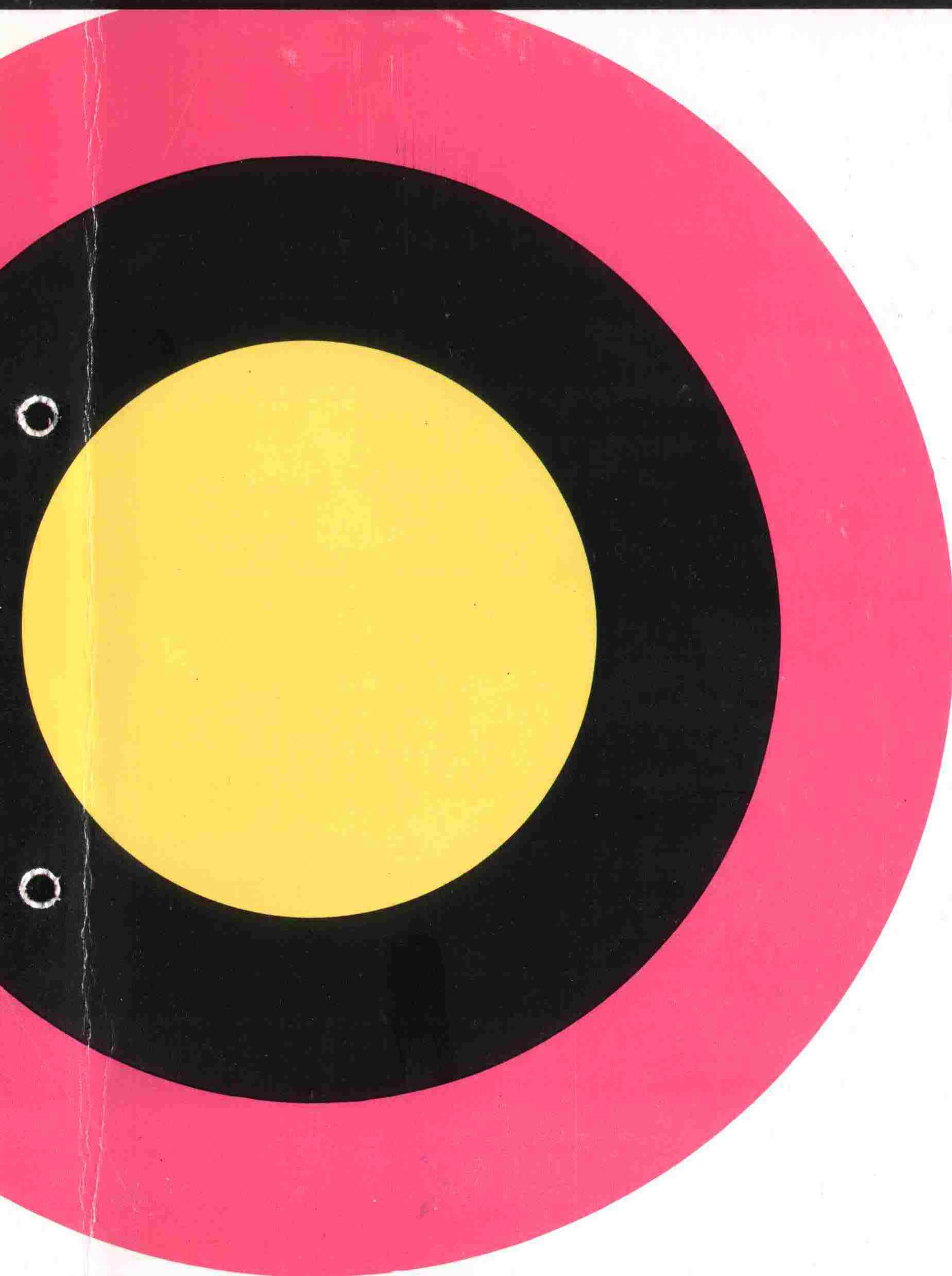


Katalog wyrobów przemysłu motoryzacyjnego

MOTOCYKLE I SILNIKI MOTOCYKLOWE

WYDAWNICTWA PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO „WEMA"



Katalog wyrobów przemysłu motoryzacyjnego

MOTOCYKLE I SILNIKI MOTOCYKLOWE

Warszawa 1973

Opracowanie

mgr inż. Eugeniusz Hamerla

Recenzent

mgr inż. Edward Mazur



Redaktor

Hanna Wodzicka

Redaktor techniczny

Elżbieta Szeszko

Korektor

Barbara Michalska

WPM „WEMA", Warszawa 1973.
Nakład 2000 + 100 egz.
Ark. wyd. 4,77. Ark. druk. 5,75.
Zam. 219/72. Cena zł 135.—

Zakłady Graficzne w Katowicach, ul Armii Czerwonej 138
Zam. 759/3/73 — M-015

SPIS TREŚCI

WSTĘP

Katalog wyrobów przemysłu motoryzacyjnego składa się z czterech części:

Środki transportu samochodowego Zespoły i części motoryzacyjne I Zespoły i części motoryzacyjne II	gestia Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Motocykle i silniki motocyklowe	gestia Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego DELTA *

Przy systematyzacji wyrobów przyjęto układ SWW (Systematyczny Wykaz Wyrobów).

Dla ułatwienia posługiwania się katalogiem został on podzielony na rozdziały, w których zgrupowano wyroby podobne pod względem przeznaczenia i konstrukcji. Uwzględniono też przy tym nomenklaturę SWW.

Wszystkie symbole przy nazwach wyrobów i podstawowe dane techniczne wyrobów są podane według aktualności podczas opracowywania katalogu.

Z uwagi na potrzebę stałego doskonalenia konstrukcji i procesu wykonawstwa motocykli i silników producent zastrzega sobie prawo wprowadzania zmian konstrukcyjnych, szczególnie w odniesieniu do motocykli i silników sportowych wykonywanych w małych seriach.

Dystrybutorzy

Motocykle turystyczne —
rozprowadza Centrala Techniczno-Handlowa «Motozbyt» i Centrala Rolniczych Spółdzielni «Samopomoc Chłopska»

Motocykle sportowe —
rozprowadza Polski Związek Motorowy, Warszawa, ul. Nowy Świat 35

Silniki motocyklowe —
rozprowadza Centrala Techniczno-Handlowa «Motozbyt»

---

* Obecnie: Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL

WIADOMOŚCI OGÓLNE

W niniejszej trzeciej części katalogu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego omówiono motocykle turystyczne i sportowe oraz silniki motocyklowe produkowane aktualnie przez przemysł krajowy. Jedynym krajowym producentem motocykli jest Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego «DELTA-ŚWIDNIK» w Świdniku k. Lublina podległa Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA», Warszawa, ul. Miodowa 5, a producentem silników motocyklowych są Zakłady Metalowe im. T. Dąbala w Nowej Dębie k. Tarnobrzega podległe Zjednoczeniu Przemysłu Precyzyjnego «PREDOM» Warszawa, ul. Krucza 36.

Zjednoczeniem gestyjnym w dziedzinie produkcji motocykli i silników motocyklowych oraz wyposażenia dodatkowego i części zamiennych do tych pojazdów jest Zjednoczenie «DELTA», a rolę wykonawczą pełni Ośrodek Koordynacji Branżowej do Spraw Motocykli działający w ramach tego Zjednoczenia z siedzibą w WSK Świdnik k. Lublina.

Parametry techniczne podano zgodnie z międzynarodowym układem jednostek SI, a w nawiasie — w układzie tradycyjnym.

Motocykle turystyczne WSK-M06B3, M21W2 i M21W1 mają nieskomplikowaną budowę, są łatwe w obsłudze i konserwacji, nadają się doskonale do jazdy po polnych drogach. Motocykle WSK-M21W2Sport opracowane na bazie motocykla WSK-M21W2 nadają się zarówno do jazd terenowych, jak i do uprawiania turystyki.

Podzespoły i części wchodzące w skład motocykli omówionych w katalogu, są częściowo zunifikowane, a niektóre części są zamienne z elementami motocykli obecnie już nie produkowanych w kraju.

Motocykle popularno-rajdowe WSK-MR16BP i wyczynowe WSK-MR16T są przeznaczone do szkolenia zawodników w klubach motorowych oraz do udziału w rajdach motorowych.

Omówione motocykle są produkowane w zestawach kolorów określonych w tablicach zamieszczonych w kartach katalogowych.

Do napędu motocykli turystycznych są produkowane silniki S01-Z3ALUx i W-1A o pojemności skokowej $125 \cdot 10^{-6}$ m^3 (125 cm^3), silniki W-2B o pojemności skokowej $175 \cdot 10^{-6}$ m^3 (175 cm^3) oraz ich odmiana pochodna — W-2BEx w wykonaniu eksportowym. Silnik W-2BEx jest stosowany w motocyklach WSK-M21W2 Sport. Silniki W-2B, W-2BEx i W-1 charakteryzują się dużym stopniem zunifikowania podzespołów i części. Ponadto do napędu motocykli sportowych WSK-MR16BP są wykonywane silniki W-2R o pojemności skokowej $175 \cdot 10^{-6}$ m^3 (175 cm^3), skonstruowane na bazie podstawowego silnika W-2B oraz silniki W-3T o pojemności skokowej $250 \cdot 10^{-6}$ m^3 (250 cm^3) używane do napędu motocykli rajdowych WSK-MR16T.

Producent udziela gwarancji na motocykle turystyczne, silniki do nich i inne elementy określone w książeczce gwarancyjnej dołączanej do każdego motocykla wraz z instrukcją obsługi i konserwacji.

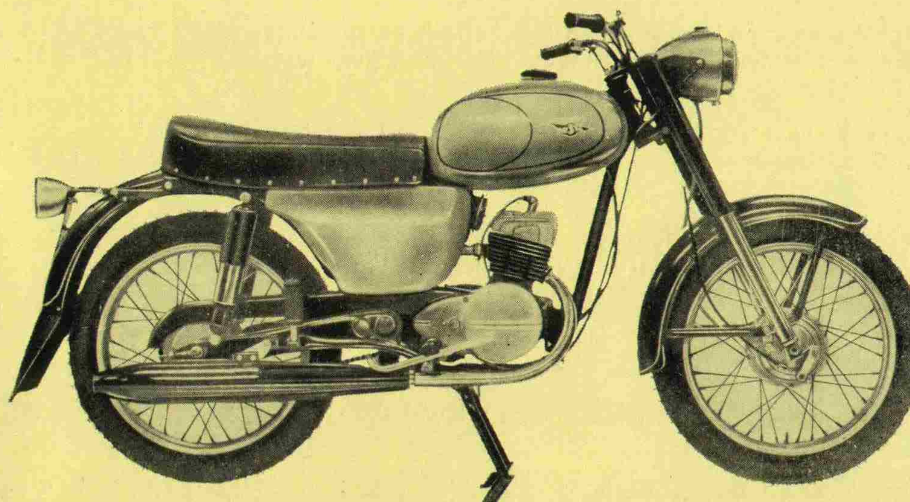
Na motocykle rajdowe i silniki do nich nie udziela się gwarancji z uwagi na specyfikę ich użytkowania.

MOTOCYKLE TURYSTYCZNE



SWW 1041-11

MOTOCYKL WSK-M06B3



ZASTOSOWANIE

Motocykl WSK-M06B3 jest pojazdem dwuosobowym nadającym się do uprawiania turystyki motorowej. Zapewnia on wygodną i bezpieczną jazdę z niewielkim bagażem.

BUDOWA

Rama — zamknięta, pojedyncza, spawana z rur stalowych i elementów tłocznych — mocowanie silnika 4-punktowe

Koła — szprychowe, pełnopiastowe, piasty odlewane ze stopu aluminium, osie kół przetykowe

Wymiary obręczy — 47—457,2 mm (1,85—18″)

Wymiary ogumienia — 76,2—457,2 mm (3,00—18″)

Kierownica — rurowa, mocowana do półki górnej

Zawieszenie koła przedniego — na teleskopach ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym, o skoku maks. 150 mm, z gumowymi zderzakami na odbicie i dobicie

Zawieszenie koła tylnego — na wahaczu wleczonym i amortyzatorach typu Armstrong, ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym o skoku maks. 90 mm

Hamulce — szczękowe, o średnicy bębna hamulcowego 135 mm i powierzchni czynnej okładzin $70 \cdot 10^{-4}$ m^2 (70 cm^2), uruchamianie hamulca przedniego ręczne, tylnego — nożne

Błotniki — głębokie, z blachy stalowej, tylny — z fartuchem ochronnym

Puszka narzędziowa — blaszana, umieszczona z lewej strony ramy pod siodłem

Siodło — kanapowe, dwuosobowe, zabezpieczone zamkiem przed otwarciem

Zbiornik paliwa — zgrzewany z blach stalowych, mocowany elastycznie do ramy

Podnóżki kierowcy — osłonięte gumową nakładką, z regulacją wysokości ustawienia

Podnóżki pasażera — składane, mocowane na konsolach do ramy, osłonięte gumową nakładką

Osłona łańcucha — niepełna

Silnik — typu S01-Z3Alux jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym, o pojemności skokowej $123 \cdot 10^{-6}$ m^3 (123 cm^3), przekładnia 3-biegowa

Filtr powietrza — siatkowy, w tłumiku szmerów ssania, z wkładem zwilżanym olejem

Zasilanie paliwem — opadowe, ze zbiornika o pojemności $13 \cdot 10^{-3}$ m^3 (13 l)

Filtr paliwa — siatkowy, w kraniku paliwa

Gaźnik — typu G20M o średnicy gardzieli ⌀20 mm

Tłumik wydechu — komorowy, nierozbieralny, z wkładką tłumiącą

Przeniesienie napędu ze skrzyni biegów na tylne koło — łańcuchem rolkowym jednorzędowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)$ o 118 ogniwach

Przełożenie między skrzynią biegów a tylnym kołem — 43 : 13 = 3,31

Instalacja elektryczna — 6 V, zapłon iskrownikowy

Lampa przednia zawiera — stacyjkę 3-położeniową z wyjmowanym kluczykiem; prostownik selenowy z 2 A bezpiecznikiem obwodu ładowania akumulatora; żarówkę światła głównego 6 V, 25/25 W; żarówkę światła pozycyjnego 6 V, 2 W; żarówkę oświetlenia szybkościomierza 6 V, 2 W; szybkościomierz z licznikiem kilometrów

Lampa tylna zawiera — żarówkę światła pozycyjnego 6 V, 5 W i żarówkę światła STOP 6 V, 15 W

Akumulator — 6 V, $36 \cdot 10^3$ As (10 Ah), ołowiowo-kwasowy z bezpiecznikiem 8 A, włączonym między zacisk ujemny akumulatora a masę pojazdu

Sygnał dźwiękowy — elektryczny, zasilany z akumulatora, zamocowany pod zbiornikiem paliwa

Przełącznik świateł głównych — umieszczony przy lewej części kierownicy we wspólnej obudowie z przyciskiem sygnału dźwiękowego

Łącznik mechaniczny STOP — zamocowany z lewej strony motocykla na zewnętrznej powierzchni dźwigni hamulca

Malowanie motocykla — wg zestawu kolorów zamieszczonego obok.

Zestaw kolorów motocykli: WSK-M06B3, WSK-M21W2 i WSK-M21W1

Wersja	I	II	III	IV	V	VI
Nazwa	Kolor i numer lakieru					
Zbiornik paliwa Osłony boczne Błotnik przedni i tylny Lampa przednia Szklanka górna amortyzatora tylnego	czarny 08	wiśniowy 71	jasnopopielaty 81	jasnoczerwony 68	biały 01	biały 01
Lampa tylna i osłona łańcucha	aluminiowy 91					
Pozostałe części malowane	czarny 08	wiśniowy 71	czarny 08			błękitny 53
Siodło, derma	czarny, nr wycisku dermy M					
Szparówka	biały	złoty	czarny	złoty	czarny	niebieski
Kolor ogólny	czarny	wiśniowy	jasnopopielaty	jasnoczerwony	biały	biało-błękitny

DANE TECHNICZNE

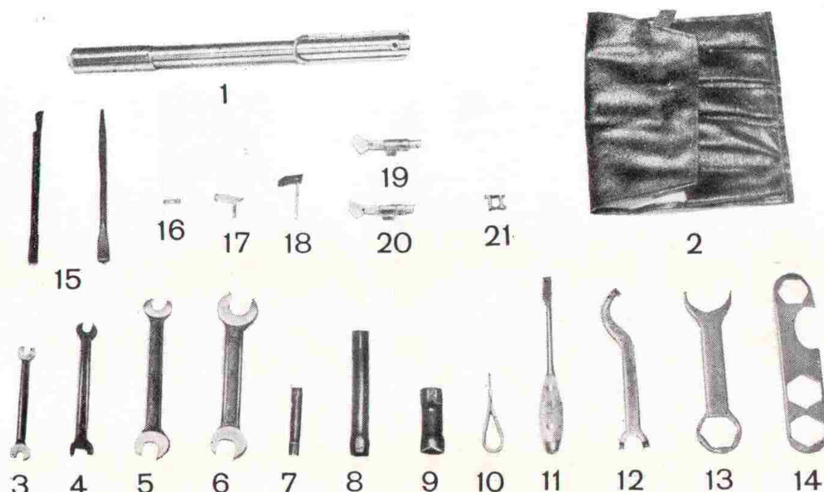
Masa pojazdu w stanie suchym	100 kg
Dopuszczalne obciążenie użyteczne	150 kG
Masa całkowita pojazdu	262 kg
Prędkość maksymalna	22,2 m/s (80 km/h)
Kontrolne zużycie paliwa	$2{,}8 \cdot 10^{-3}$ m^3 (2,8 l/100 km)
Długość pojazdu	2000 mm
Szerokość	670 mm
Wysokość	1025 mm
Odległość siodła od nawierzchni	790 mm
Rozstaw osi kół	1320 mm
Najmniejsza średnica zawracania	3800 mm
Przebieg do naprawy głównej	25 000 km

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Motocykl spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej WSK 5383-71 „Motocykle WSK o pojemności silnika 125 cm^3 i 175 cm^3. Wymagania i badania" — opracowanej przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — oraz wymagania norm i warunków związanych podanych w powyższej normie.

WYPOSAŻENIE NORMALNE

Każdy motocykl jest wyposażony w komplet niezbędnych narzędzi oraz w pompkę. Narzędzia znajdują się w puszce narzędziowej, a pompka jest umieszczona pod zbiornikiem paliwa.



Wyposażenie normalne
motocykli WSK-M06B3, M21W2, M21W1, M21W2Sport

1 — pompka; 2 — pokrowiec; 3 — klucz maszynowy dwustronny 7/8; 4 — klucz maszynowy dwustronny 10/12; 5 — klucz maszynowy dwustronny 14/17; 6 — klucz maszynowy dwustronny 19/22; 7 — klucz nasadowy sześciokątny 10/11; 8 — klucz nasadowy sześciokątny 14/17; 9 — klucz nasadowy sześciokątny 19/21; 10 — śrubokręt; 11 — wkrętak montażowy wymiar 9; 12 — klucz pazurkowy; 13 — klucz oczkowo-pazurkowy; 14 — klucz oczkowo-pazurkowy; 15 — łyżki do opon; 16 — bezpiecznik topikowy (2 szt.); 17 — klucz do stacyjki 5-położeniowej [1]; 18 — klucz do stacyjki 3-położeniowej [2]; 19 — zamek motocyklowy z długim trzpieniem [3]; 20 — zamek motocyklowy z krótkim trzpieniem [4]; 21 — ogniwo złączne łańcucha napędowego

[1] Do motocykli WSK-M21W2, M21W1, M21W2Sport
[2] Do motocykli WSK-M06B3 i początkowej serii motocykli WSK-M21W2
[3] Do motocykli WSK-M06B3, M21W2 — po 2 szt. w komplecie — oraz do zamknięcia siodła w motocyklach WSK-M21W2Sport — 1 szt.
[4] Tylko do zamykania skrętu kierownicy w motocyklach M21W2Sport — 1 szt.

DYSTRYBUTOR

Sprzedaż motocykli prowadzą placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej „Motozbyt" i Centrali Rolniczych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" — będących dystrybutorami motocykli turystycznych na terenie kraju.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Dystrybucją części zamiennych do motocykli zajmuje się Centrala Techniczno-Handlowa „Motozbyt", a sprzedażą — jej placówki handlowe prowadzące również sprzedaż wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy i sposób nabycia tych części są podane na końcu katalogu części zamiennych motocykli WSK-M06B3.

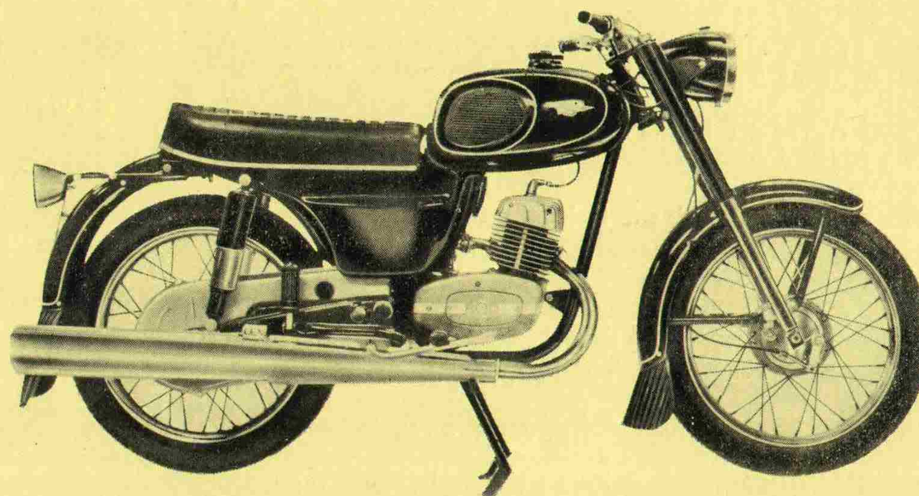
Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego DELTA-ŚWIDNIK
Świdnik k. Lublina

SWW 1041-11

Nr karty 2-73/1

MOTOCYKL WSK-M21W2



ZASTOSOWANIE

Motocykl WSK-M21W2 jest dwuosobowym pojazdem zapewniającym wygodną i bezpieczną jazdę na znacznych odległościach, z dużą szybkością podróżną, w każdych warunkach drogowych, z niewielkim bagażem.

BUDOWA

Rama — zamknięta, pojedyncza, spawana z rur stalowych i elementów tłoczonych, mocowanie silnika 3-punktowe

Koła — szprychowe, pełnopiastowe, piasty odlewane ze stopu aluminium, osie kół przetykowe

Wymiary obręczy — 47—457,2 mm (1,85—18")

Wymiary ogumienia — 76,2—457,2 mm (3,00—18")

Kierownica — rurowa, mocowana do półki górnej

Zawieszenie koła przedniego — na teleskopach ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym o skoku maks. 150 mm, z gumowymi zderzakami na odbicie i dobicie

Zawieszenie koła tylnego — na wahaczu wleczonym i amortyzatorach typu Armstrong ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym, o skoku maks. 90 mm

Hamulce — szczękowe o średnicy bębna hamulcowego 135 mm i czynnej powierzchni okładzin $70 \cdot 10^{-4}$ m^2 (70 cm^2), uruchamianie hamulca przedniego — ręczne, tylnego — nożne

Błotniki — głębokie, z blachy stalowej, z fartuchami ochronnymi

Puszka narzędziowa — blaszana, umieszczona z lewej strony pod siodłem

Siodło — kanapowe, 2-osobowe, zabezpieczane zamkiem przed otwarciem, z poprzecznymi przeszyciami i metalową listwą

Zbiornik paliwa — zgrzewany z blach stalowych, mocowany elastycznie do ramy, z gumowymi nakładkami

Podnóżki kierowcy — osłonięte nakładką gumową, z regulacją wysokości ustawienia

Podnóżki pasażera — składane, mocowane na konsolach do ramy, osłonięte gumową nakładką

Osłona łańcucha — pełna

Silnik — typu W-2B, jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym, o pojemności skokowej $174 \cdot 10^{-6}$ m^3 (174 cm^3), przekładnia 4-biegowa

Filtr powietrza — siatkowy, w tłumiku szmerów ssania, z wkładem zwilżanym olejem

Zasilanie paliwem — opadowe ze zbiornika o pojemności $13 \cdot 10^{-3}$ m^3 (13 l)

Filtr paliwa — siatkowy, w kraniku paliwa

Gaźnik — poziomy, typu GM26-U3, o średnicy gardzieli ⌀26 mm

Tłumik wydechu — częściowo rozbieralny, mocowany w dwóch punktach

Przeniesienie napędu ze skrzyni biegów na tylne koło — łańcuchem rolkowym, jednorzędowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)$ o 120 ogniwach

Przełożenie między skrzynią biegów a tylnym kołem — 41 : 15 = 2,73

Instalacja elektryczna — 12 V, zapłon bateryjny, ładowanie akumulatorów przez czteropłytkowy dwumostkowy prostownik selenowy

Lampa przednia zawiera — stacyjkę 5-położeniową z wyjmowanym kluczykiem; żarówkę światła głównego 12 V, 35/35 W; żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 2 W; żarówkę oświetlającą szybkościomierz 12 V, 2 W; szybkościomierz z licznikiem kilometrów

Lampa tylna zawiera — żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 5 W i żarówkę światła STOP 12 V, 15 W

Akumulatory (2 szt.) — 6 V, $36 \cdot 10^3$ As (10 Ah), ołowiowo-kwasowe, połączenie szeregowe

Sygnał dźwiękowy — elektryczny, zasilany z akumulatorów, zamocowany pod zbiornikiem paliwa

Przełącznik świateł głównych — umieszczony przy lewej części kierownicy, we wspólnej obudowie z przyciskiem sygnału dźwiękowego

Łącznik mechaniczny STOP — umieszczony w piaście koła tylnego

Malowanie motocykla — wg zestawu kolorów podanego w poniższej tablicy

DANE TECHNICZNE

Masa pojazdu w stanie suchym	112 kg
Dopuszczalne obciążenie użyteczne	160 kG
Masa całkowita pojazdu	272 kg
Prędkość maksymalna	28 m/s (100 km/h)
Kontrolne zużycie paliwa	$3{,}8 \cdot 10^{-3}$ m^3 (3,8 l/100 km)
Długość pojazdu	2050 mm
Szerokość	625 mm
Wysokość	1000 mm
Odległość siodła od nawierzchni	790 mm
Rozstaw osi kół	1320 mm
Najmniejsza średnica zawracania	3800 mm
Przebieg do naprawy głównej	30 000 km

Zestaw kolorów motocykli: WSK-M06B3, WSK-M21W2 i WSK-M21W1

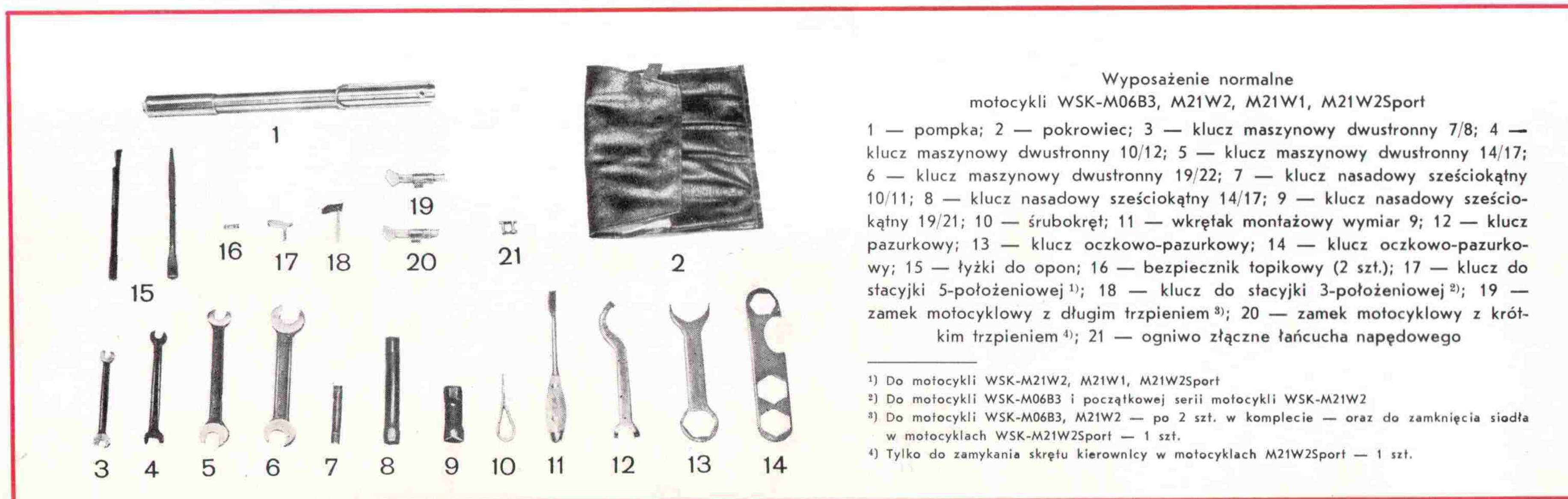
Wersja	I	II	III	IV	V	VI
Nazwa	Kolor i numer lakieru					
Zbiornik paliwa Osłony boczne Błotnik przedni i tylny Lampa przednia Szklanka górna amortyzatora tylnego	czarny 08	wiśniowy 71	jasnopopielały 81	jasnoczerwony 68	biały 01	biały 01
Lampa tylna i osłona łańcucha	aluminiowy 91					
Pozostałe części malowane	czarny 08	wiśniowy 71	czarny 08			błękitny 53
Siodło, derma	czarny, nr wycisku dermy M					
Szparówka	biały	złoty	czarny	złoty	czarny	niebieski
Kolor ogólny	czarny	wiśniowy	jasnopopielały	jasnoczerwony	biały	biało-błękitny

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Motocykl spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej WSK--5383-71 „Motocykle WSK o pojemności silnika 125 cm^3 i 175 cm^3. Wymagania i badania" — opracowanej przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — oraz wymagania norm i warunków związanych podanych w powyższej normie.

WYPOSAŻENIE NORMALNE

Każdy motocykl jest wyposażony w komplet niezbędnych narzędzi oraz w pompkę. Narzędzia znajdują się w puszce narzędziowej, a pompka jest umieszczona pod zbiornikiem paliwa.



Wyposażenie normalne
motocykli WSK-M06B3, M21W2, M21W1, M21W2Sport

1 — pompka; 2 — pokrowiec; 3 — klucz maszynowy dwustronny 7/8; 4 — klucz maszynowy dwustronny 10/12; 5 — klucz maszynowy dwustronny 14/17; 6 — klucz maszynowy dwustronny 19/22; 7 — klucz nasadowy sześciokątny 10/11; 8 — klucz nasadowy sześciokątny 14/17; 9 — klucz nasadowy sześciokątny 19/21; 10 — śrubokręt; 11 — wkrętak montażowy wymiar 9; 12 — klucz pazurkowy; 13 — klucz oczkowo-pazurkowy; 14 — klucz oczkowo-pazurkowy; 15 — łyżki do opon; 16 — bezpiecznik topikowy (2 szt.); 17 — klucz do stacyjki 5-położeniowej [1]; 18 — klucz do stacyjki 3-położeniowej [2]; 19 — zamek motocyklowy z długim trzpieniem [3]; 20 — zamek motocyklowy z krótkim trzpieniem [4]; 21 — ogniwo złączne łańcucha napędowego

---

[1] Do motocykli WSK-M21W2, M21W1, M21W2Sport
[2] Do motocykli WSK-M06B3 i początkowej serii motocykli WSK-M21W2
[3] Do motocykli WSK-M06B3, M21W2 — po 2 szt. w komplecie — oraz do zamknięcia siodła w motocyklach WSK-M21W2Sport — 1 szt.
[4] Tylko do zamykania skrętu kierownicy w motocyklach M21W2Sport — 1 szt.

DYSTRYBUTOR

Sprzedaż motocykli prowadzą placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt» i Centrali Rolniczych Spółdzielni «Samopomoc Chłopska», będących dystrybutorami motocykli turystycznych na terenie kraju.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Dystrybucją części zamiennych do motocykli zajmuje się Centrala Techniczno-Handlowa «Motozbyt», a sprzedażą — jej placówki handlowe — prowadzące również sprzedaż wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy i sposób nabycia tych części są podane na końcu katalogu części zamiennych motocykli WSK-M21W2.

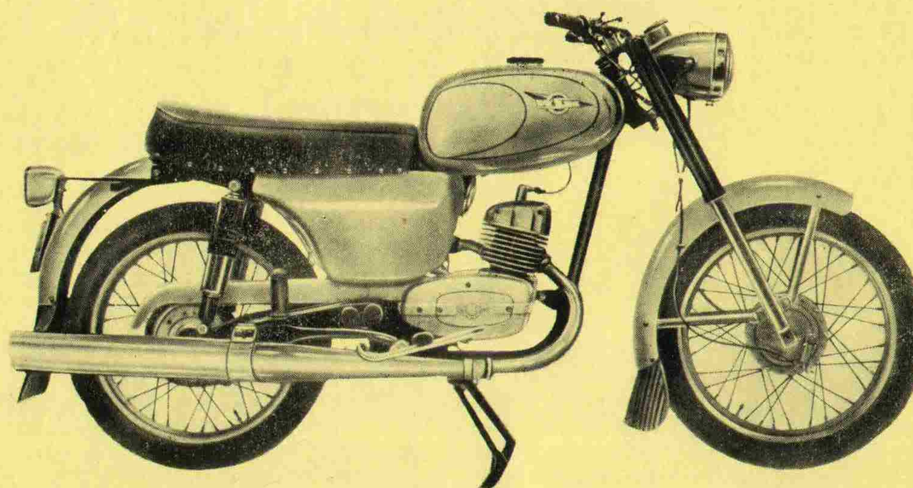
Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego DELTA-ŚWIDNIK
Świdnik k. Lublina

SWW 1041-11

Nr karty 3-73/1

MOTOCYKL WSK-M21W1



ZASTOSOWANIE

Motocykl WSK-M21W1 jest pojazdem dwuosobowym zapewniającym wygodną i bezpieczną jazdę, w każdych warunkach drogowych, z niewielkim bagażem. Motocykl ten ma lepsze osiągi w porównaniu z motocyklem WSK-M06B3 o tej samej pojemności skokowej silnika.

BUDOWA

R a m a — pojedyncza, zamknięta, spawana z rur stalowych i elementów tłoczonych, mocowanie silnika 3-punktowe

K o ł a — szprychowe, pełnopiastowe, piasty odlewane ze stopu aluminium, osie kół przetykowe

W y m i a r y o b r ę c z y — 47—457,2 mm (1,85—18")

W y m i a r y o g u m i e n i a — 76,2—457,2 mm (3,00—18")

K i e r o w n i c a — rurowa, mocowana do półki górnej

Z a w i e s z e n i e k o ł a p r z e d n i e g o — na teleskopach ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym o skoku maks. 150 mm, z gumowymi zderzakami na odbicie i dobicie

Z a w i e s z e n i e k o ł a t y l n e g o — na wahaczu wleczonym z amortyzatorami typu Armstrong, ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym, o skoku maks. 90 mm

B ł o t n i k i — głębokie, z blachy stalowej, z fartuchem ochronnym

H a m u l c e — szczękowe o średnicy bębna 135 mm i czynnej powierzchni okładzin $70 \cdot 10^{-4}$ m² (70 cm²), uruchamianie hamulca przedniego ręczne, tylnego — nożne

P u s z k a n a r z ę d z i o w a — blaszana, umieszczona z lewej strony ramy pod siodłem

Z b i o r n i k p a l i w a — zgrzewany z blach stalowych, mocowany elastycznie do ramy

P o d n ó ż k i k i e r o w c y — osłonięte gumową nakładką, z regulacją wysokości ustawienia

P o d n ó ż k i p a s a ż e r a — składane, mocowane na konsolach do ramy, osłonięte gumową nakładką

O s ł o n a ł a ń c u c h a — niepełna

S i l n i k — typu W-1, jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym, o pojemności skokowej $123{,}4 \times 10^{-6}$ m³ (123,4 cm³), przekładnia 4-biegowa

F i l t r p o w i e t r z a — siatkowy, w tłumiku szmerów ssania, z wkładem zwilżanym olejem

Z a s i l a n i e p a l i w e m — opadowe, ze zbiornika o pojemności 13×10^{-3} m³ (13 l)

F i l t r p a l i w a — siatkowy, w kraniku paliwa

G a ź n i k — typ GM24U3, o średnicy gardzieli ⌀24 mm

T ł u m i k w y d e c h u — częściowo rozbieralny, mocowany w dwóch punktach

P r z e n i e s i e n i e n a p ę d u z e s k r z y n i b i e g ó w n a t y l n e k o ł o — łańcuchem rolkowym, jednorzędowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)$ o 124 ogniwach

P r z e ł o ż e n i e m i ę d z y s k r z y n i ą b i e g ó w a t y l n y m k o ł e m — 49 : 15 = 3,27

I n s t a l a c j a e l e k t r y c z n a — 12 V, zapłon bateryjny, ładowanie akumulatorów przez 4-płytkowy, 2-mostkowy prostownik selenowy

L a m p a p r z e d n i a zawiera — stacyjkę pięciopołożeniową z wyjmowanym kluczykiem; żarówkę światła głównego 12 V, 35/35 W; żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 2 W; żarówkę oświetlającą szybkościomierz 12 V, 2 W; szybkościomierz z licznikiem

L a m p a t y l n a zawiera — żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 5 W i żarówkę światła STOP 12 V, 15 W

A k u m u l a t o r (2 szt.) — 6 V, 36×10^{-3} As (10 Ah), ołowiowo-kwasowy, z bezpiecznikiem 8 A włączonym między zacisk ujemny akumulatora a masę pojazdu

S y g n a ł d ź w i ę k o w y — elektryczny, zasilany z akumulatorów, zamocowany pod zbiornikiem paliwa

P r z e ł ą c z n i k ś w i a t e ł g ł ó w n y c h — umieszczony przy lewej części kierownicy, we wspólnej obudowie z przyciskiem sygnału

Ł ą c z n i k m e c h a n i c z n y S T O P — w piaście koła tylnego

M a l o w a n i e m o t o c y k l a — wg zestawu kolorów podanego w poniższej tablicy

Zestaw kolorów motocykli: WSK-M06B3, WSK-M21W2 i WSK-M21W1

Wersja	I	II	III	IV	V	VI
Nazwa	Kolor i numer lakieru					
Zbiornik paliwa Osłony boczne Błotnik przedni i tylny Lampa przednia Szklanka górna amortyzatora tylnego	czarny 08	wiśniowy 71	jasnopopielaty 81	jasnoczerwony 68	biały 01	biały 01
Lampa tylna i osłona łańcucha	aluminiowy 91					
Pozostałe części malowane	czarny 08	wiśniowy 71	czarny 08			błękitny 53
Siodło, derma	czarny, nr wycisku dermy M					
Szparówka	biały	złoty	czarny	złoty	czarny	niebieski
Kolor ogólny	czarny	wiśniowy	jasnopopielaty	jasnoczerwony	biały	biało-błękitny

DANE TECHNICZNE

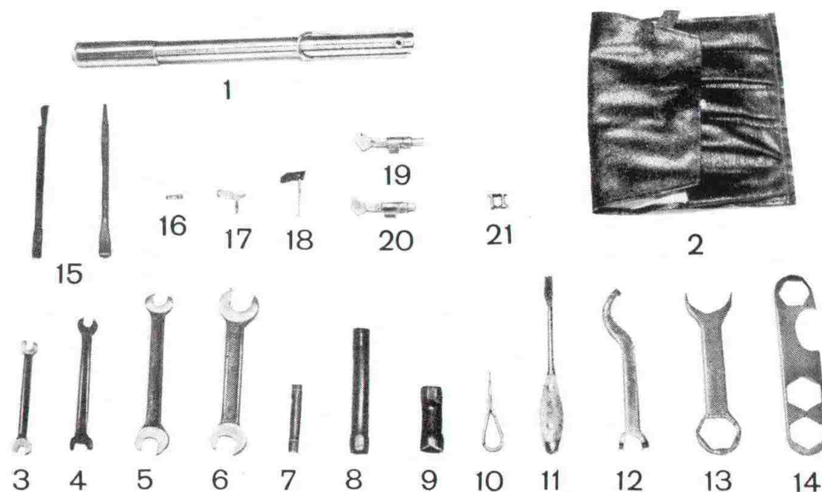
Masa pojazdu w stanie suchym	107 kg
Dopuszczalne obciążenie użyteczne	160 kG
Masa całkowita pojazdu	267 kg
Prędkość maksymalna	25 m/s (90 km/h)
Kontrolne zużycie paliwa	$3 \cdot 10^{-3}$ m^3 (3 l/100 km)
Długość pojazdu	2050 mm
Szerokość	625 mm
Wysokość	1000 mm
Odległość siodła od nawierzchni	790 mm
Rozstaw osi kół	1320 mm
Najmniejsza średnica zawracania	3800 mm
Przebieg do naprawy głównej	30 000 km

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Motocykl spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej WSK 5383--71 „Motocykle WSK o pojemności silnika 125 cm^3. Wymagania i badania" — opracowanej przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — oraz wymagania norm i warunków związanych, podanych w powyższej normie.

WYPOSAŻENIE NORMALNE

Każdy motocykl jest wyposażony w komplet niezbędnych narzędzi oraz w pompkę. Narzędzia znajdują się w puszce narzędziowej, a pompka jest umieszczona pod zbiornikiem paliwa.



Wyposażenie normalne
motocykli WSK-M06B3, M21W2, M21W1, M21W2Sport

1 — pomka; 2 — pokrowiec; 3 — klucz maszynowy dwustronny 7/8; 4 — klucz maszynowy dwustronny 10/12; 5 — klucz maszynowy dwustronny 14/17; 6 — klucz maszynowy dwustronny 19/22; 7 — klucz nasadowy sześciokątny 10/11; 8 — klucz nasadowy sześciokątny 14/17; 9 — klucz nasadowy sześciokątny 19/21; 10 — śrubokręt; 11 — wkrętak montażowy wymiar 9; 12 — klucz pazurkowy; 13 — klucz oczkowo-pazurkowy; 14 — klucz oczkowo-pazurkowy; 15 — łyżki do opon; 16 — bezpiecznik topikowy (2 szt.); 17 — klucz do stacyjki 5-położeniowej [1]; 18 — klucz do stacyjki 3-położeniowej [2]; 19 — zamek motocyklowy z długim trzpieniem [3]; 20 — zamek motocyklowy z krótkim trzpieniem [4]; 21 — ogniwo złączne łańcucha napędowego

1) Do motocykli WSK-M21W2, M21W1, M21W2Sport
2) Do motocykli WSK-M06B3 i początkowej serii motocykli WSK-M21W2
3) Do motocykli WSK-M06B3, M21W2 — po 2 szt. w komplecie — oraz do zamknięcia siodła w motocyklach WSK-M21W2Sport — 1 szt.
4) Tylko do zamykania skrętu kierownicy w motocyklach M21W2Sport — 1 szt.

DYSTRYBUTOR

Sprzedaż motocykli prowadzą placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt» i Centrali Rolniczych Spółdzielni «Samopomoc Chłopska» będących dystrybutorami motocykli turystycznych na terenie kraju.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Dystrybucją części zamiennych do motocykli zajmuje się Centrala Techniczno-Handlowa «Motozbyt», a sprzedażą — jej placówki handlowe prowadzące również sprzedaż wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy i sposób nabycia tych części są podane na końcu katalogu części zamiennych motocykla WSK-M21W1.

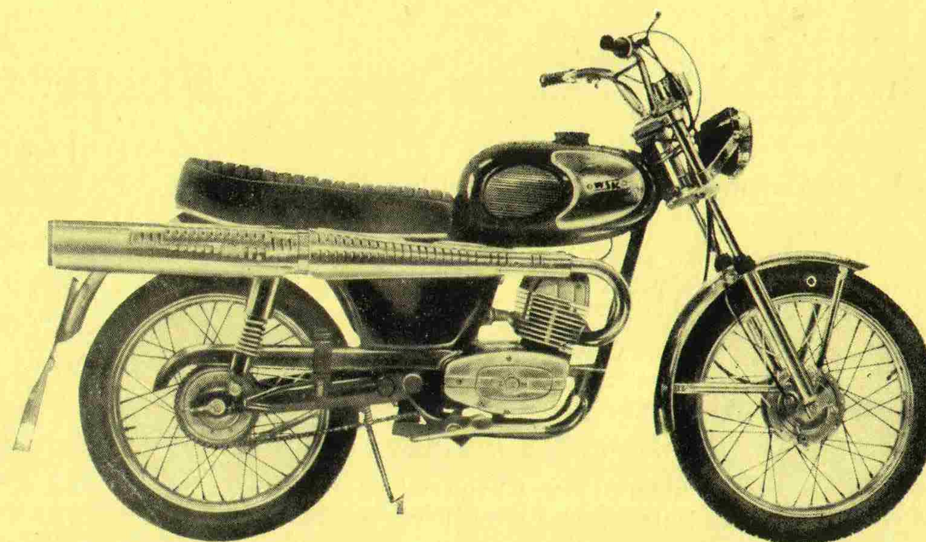
Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego DELTA-ŚWIDNIK
Świdnik k. Lublina

SWW 1041-11

Nr karty 4-73/1

MOTOCYKL WSK-M21W2SPORT



ZASTOSOWANIE

Motocykl WSK-M21W2Sport jest dwuosobowym pojazdem turystycznym nadającym się również do amatorskiego uprawiania sportu motorowego. Motocykl ten ma dobrą amortyzację i hamulce, dobre osiągi silnika oraz wysoko zawieszone błotniki i układ wydechowy, co pozwala na eksploatowanie go w różnych warunkach terenowych.

BUDOWA

Rama — zamknięta, pojedyncza, spawana z rur stalowych i elementów tłoczonych, wzmocniona w części podsilnikowej w okolicy podnóżków kierowcy, mocowanie silnika 3-punktowe

Koła — szprychowe, pełnopiastowe, piasty odlewane ze stopu aluminium, osie kół przetykowe

Wymiary obręczy kół:
przednie — 47—482,6 mm (1,85—19″)
tylne — 47—457,2 mm (1,85—18″)

Wymiary ogumienia kół:
przednie — 76,2—482,6 mm (3,00—19″)
tylne — 76,2—457,2 mm (3,00—18″)

Kierownica — rurowa, usztywniona poprzeczką ułatwiającą kierowanie motocyklem w terenie

Zawieszenie koła przedniego — na teleskopach bez osłon, ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym, o skoku maks. 150 mm, nogi nieruchome z rur ze stali stopowej, półki kute ze stopu aluminium

Zawieszenie koła tylnego — na wahaczu wleczonym, wzmocnionym żebrami, z amortyzatorami typu Armstrong, ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym, o skoku maks. 90 mm

Błotniki — płytkie, z blachy stalowej, tylny z fartuchem ochronnym

Hamulce — szczękowe o średnicy bębna 135 mm i czynnej powierzchni okładzin $70 \cdot 10^{-4}$ m² (70 cm²), uruchamianie hamulca przedniego ręczne, tylnego — nożne

Puszka narzędziowa — blaszana, umieszczona z lewej strony ramy pod siodłem

Zbiornik paliwa — zgrzewany z blach stalowych, mocowany elastycznie do ramy, z chromowanymi i gumowymi nakładkami

Podnóżki kierowcy — składane, osłonięte gumową nakładką

Podnóżki pasażera — składane, mocowane do wahacza tylnego, osłonięte gumową nakładką

Osłona łańcucha — niepełna

Silnik — typu W-2BEx jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym, o pojemności skokowej $174 \cdot 10^{-6}$ m³ (174 cm³), przekładnia 4-biegowa

Filtr powietrza — siatkowy, w tłumiku szmerów ssania, z wkładem zwilżanym olejem

Zasilanie paliwem — opadowe, ze zbiornika o pojemności $13 \cdot 10^{-3}$ m³ (13 l)

Filtr paliwa — siatkowy, w kraniku paliwa

Gaźnik — poziomy, typ GM26U3 o średnicy gardzieli ⌀26 mm

Tłumik wydechu — częściowo rozbieralny, o przekroju eliptycznym, osłonięty osłonami z blachy perforowanej, poprowadzony u góry motocykla

Przeniesienie napędu ze skrzyni biegów na tylne koło — łańcuchem rolkowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)$ o 122 ogniwach

Przełożenie między skrzynią biegów a tylnym kołem — 45 : 15 = 3

Instalacja elektryczna — 12 V, zapłon bateryjny, ładowanie akumulatorów przez czteropłytkowy prostownik selenowy

Stacyjka — 4-położeniowa, umieszczona w oddzielnej puszce przy kierownicy

Lampa przednia płytka zawiera — żarówkę światła głównego 12 V, 35/35 W; żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 2 W

Lampa tylna zawiera — żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 5 W i żarówkę światła STOP 12 V, 15 W

Akumulatory (2 szt.) — 6 V, $36 \cdot 10^{-3}$ As (10 Ah), połączone szeregowo

Sygnał dźwiękowy — elektryczny, zasilany prądem stałym z akumulatorów, zamocowany pod zbiornikiem paliwa

Szybkościomierz — umieszczony w oddzielnej puszce przy kierownicy, oświetlenie żarówką 12 V, 2 W

Przełącznik świateł głównych — umieszczony przy lewej rączce kierownicy, w jednej obudowie z przyciskiem sygnału

Łącznik mechaniczny STOP — w piaście koła tylnego

Malowanie motocykla wg zestawu kolorów podanego w poniższej tablicy

Zestaw kolorów motocykli WSK-M21W2Sport

<table>
<tr><td>Wersja</td><td>I</td><td>II</td><td>III</td><td>IV</td><td>V</td><td>VI</td><td>VII</td><td>VIII</td></tr>
<tr><td>Nazwa</td><td colspan="8">kolor i numer lakieru</td></tr>
<tr><td>Zbiornik paliwa</td><td rowspan="3">jasnoczerwony 68</td><td rowspan="3">czarny 08</td><td rowspan="3">błękitny 53</td><td rowspan="3">biały 01</td><td rowspan="3">jasnopopielaty 81</td><td rowspan="3">biały 01</td><td>jasnoczerwony 68</td><td>błękitny 53</td></tr>
<tr><td>Osłony boczne</td><td colspan="2" rowspan="2">biały 01</td></tr>
<tr><td>Lampa przednia</td></tr>
<tr><td>Pozostałe części malowane</td><td colspan="5">czarny 08</td><td>błękitny 53</td><td colspan="2">czarny 08</td></tr>
<tr><td>Kolor ogólny</td><td>jasnoczerwony</td><td>czarny</td><td>błękitny</td><td>biały</td><td>jasnopopielaty</td><td>biało-błękitny</td><td>czerwono-biały</td><td>błękitno-biały</td></tr>
<tr><td>Siodło, derma</td><td colspan="8">Czarny, wycisk dermy M</td></tr>
<tr><td>Błotniki: tylny i przedni, lampa tylna, osłona łańcucha</td><td colspan="8">chrom</td></tr>
</table>

DANE TECHNICZNE

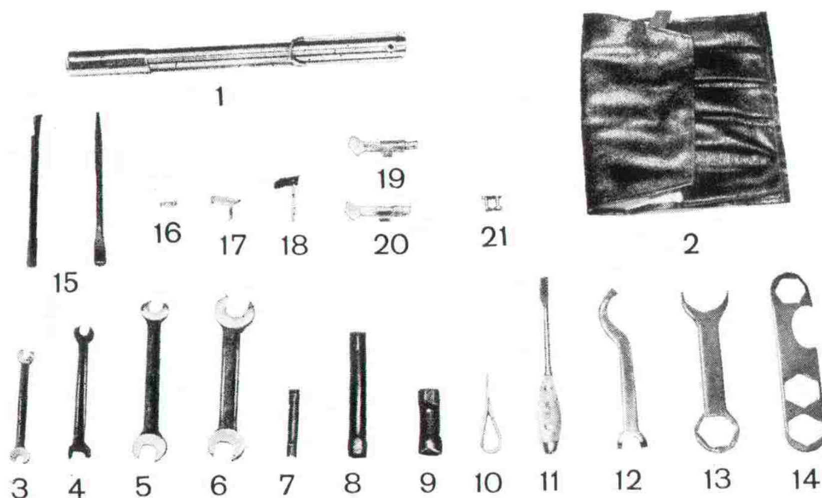
Masa pojazdu w stanie suchym	111 kg
Dopuszczalne obciążenie użyteczne	160 kG
Masa całkowita pojazdu	283 kg
Prędkość maksymalna	28 m/s (100 km/h)
Długość pojazdu	2000 mm
Szerokość	860 mm
Wysokość	1080 mm
Odległość siodła od nawierzchni	790 mm
Rozstaw osi kół	1310 mm
Najmniejsza średnica zawracania	3800 mm

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Motocykl spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej WSK 5214--72 „Motocykle WSK o pojemności silnika 175 cm³. Wymagania i badania" — opracowanej przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — oraz wymagania norm i warunków związanych, podanych w powyższej normie.

WYPOSAŻENIE NORMALNE

Każdy motocykl jest wyposażony w komplet niezbędnych narzędzi oraz w pompkę. Narzędzia znajdują się w puszce narzędziowej, a pompka jest umieszczona pod zbiornikiem paliwa.



Wyposażenie normalne
motocykli WSK-M06B3, M21W2, M21W1, M21W2Sport

1 — pompka; 2 — pokrowiec; 3 — klucz maszynowy dwustronny 7/8; 4 — klucz maszynowy dwustronny 10/12; 5 — klucz maszynowy dwustronny 14/17; 6 — klucz maszynowy dwustronny 19/22; 7 — klucz nasadowy szeciokątny 10/11; 8 — klucz nasadowy sześciokątny 14/17; 9 — klucz nasadowy sześciokątny 19/21; 10 — śrubokręt; 11 — wkrętak montażowy wymiar 9; 12 — klucz pazurkowy; 13 — klucz oczkowo-pazurkowy; 14 — klucz oczkowo-pazurkowy; 15 — łyżki do opon; 16 — bezpiecznik topikowy (2 szt.); 17 — klucz do stacyjki 5-położeniowej [1]; 18 — klucz do stacyjki 3-położeniowej [2]; 19 — zamek motocyklowy z długim trzpieniem [3]; 20 — zamek motocyklowy z krótkim trzpieniem [4]; 21 — ogniwo złączne łańcucha napędowego

---

1) Do motocykli WSK-M21W2, M21W1, M21W2Sport
2) Do motocykli WSK-M06B3 i początkowej serii motocykli WSK-M21W2
3) Do motocykli WSK-M06B3, M21W2 — po 2 szt. w komplecie — oraz do zamknięcia siodła w motocyklach WSK-M21W2Sport — 1 szt.
4) Tylko do zamykania skrętu kierownicy w motocyklach M21W2Sport — 1 szt.

DYSTRYBUTOR

Sprzedaż motocykli prowadzą placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt» i Centrali Rolniczych Spółdzielni «Samopomoc Chłopska», będących dystrybutorami motocykli turystycznych na terenie kraju.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Dystrybucją części zamiennych do motocykli zajmuje się Centrala Techniczno-Handlowa «Motozbyt», a sprzedażą — jej placówki handlowe prowadzące również sprzedaż wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy i sposób nabycia tych części są podane na końcu katalogu części zamiennych motocykli WSK-M21W2Sport.

Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego DELTA-ŚWIDNIK
Świdnik k. Lublina

MOTOCYKLE SPORTOWE

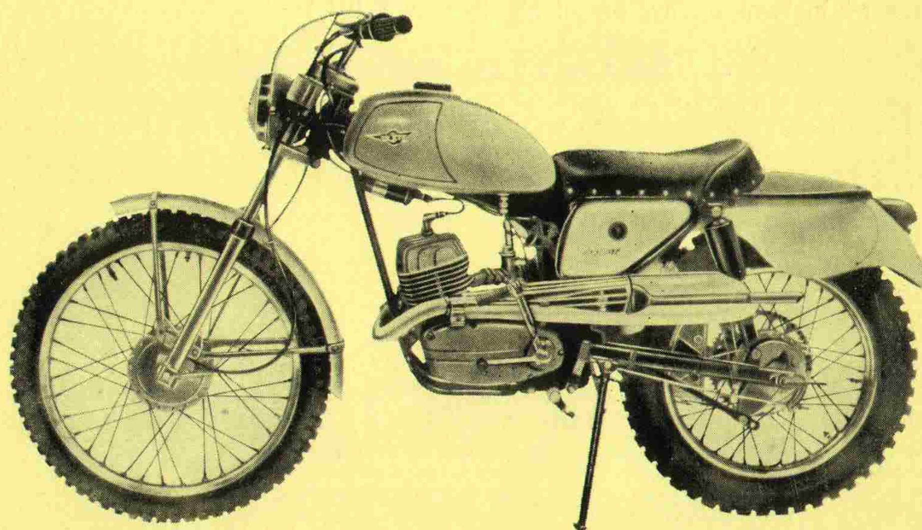


SWW 1041-12

SWW 1041-12

Nr karty 1-73/2

MOTOCYKL WSK-MR 16 BP model 72



ZASTOSOWANIE

Motocykl WSK-MR16BP model 72 jest pojazdem sportowym, popularno-rajdowym, przeznaczonym w zależności od przystosowania silnika do startów w rajdach szybkich lub obserwowanych, a także do szkolenia zawodników.

BUDOWA

R a m a — element nośny ramy tłoczony z blachy, całość ramy zamknięta szeroko rozstawionymi belkami podsilnikowymi, mocowanymi do elementu nośnego ramy za pomocą śrub. Kąt główki ramy 0,48 rad (27°30′)

K o ł o p r z e d n i e — szprychowe, pełnopiastowe, piasta odlewana ze stopu aluminium, oś przetykowa, obręcz ze stopu aluminium, ogumienie terenowe 69,7—533,3 mm (2,75—21″)

K o ł o t y l n e — szprychowe, pełnopiastowe, piasta odlewana ze stopu aluminium, połączona z bębnem zabieraka 5-walcowymi kołkami, oś przetykowa, obręcz stalowa z trzymakami opony, ogumienie terenowe 101,6—457,2 mm (4,00—18″)

K i e r o w n i c a — rurowa, z przykręcaną poprzeczką wzmacniającą

Z a w i e s z e n i e k o ł a p r z e d n i e g o — na teleskopach z tłumieniem olejowym i skoku maks. 160 mm, nogi nieruchome wykonane z rur ze stali stopowej, półki kute ze stopu aluminium

P o d n ó ż k i k i e r o w c y — składane, wykonane z tłoczonej kształtki, z możliwością regulacji

P o d p ó r k a b o c z n a — wykonana z rury stalowej, mocowana do wahacza

O s ł o n a ł a ń c u c h a — wykonana z blachy stalowej, otwarta, mocowana śrubami poprzez gumowe przelotki do wahacza

P r o w a d n i c a ł a ń c u c h a — z blachy stalowej, przymocowana do wspornika na wahaczu

S i l n i k — typu W-2R o pojemności skokowej $174 \cdot 10^{-6}$ m^3 (174 cm^3), jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym, przekładnia 4-biegowa

Z a s i l a n i e p a l i w e m — opadowe, ze zbiornika o pojemności $10{,}5 \cdot 10^{-3}$ m^3 (10,5 l)

F i l t r p a l i w a — w kraniku paliwa, siatkowy

F i l t r p o w i e t r z a — suchy, z papierowym wkładem filtrującym od samochodu marki „Trabant"

G a ź n i k — poziomy, dla rajdów szybkich — typu GM26U3 o średnicy gardzieli ⌀26 mm i typu GM24U3 o średnicy gardzieli ⌀24 mm — dla rajdów obserwowanych

P a l i w o — mieszanka etyliny L094 z olejem Mixol S w stosunku 30 : 1

T ł u m i k w y d e c h u — nierozbieralny, z osłoną przeciwoparzeniową

Z a w i e s z e n i e k o ł a t y l n e g o — na wahaczu wleczonym i amortyzatorach typu Armstrong, o tłumieniu olejowym i skoku maks. 90 mm

W a h a c z — z rur stalowych, łożyskowany w samosmarnych tulejkach z tarnamidu, oś wahacza ustalona śrubą, naciąg łańcucha napinaczami śrubowymi

H a m u l c e — szczękowe, z symetrycznym układem szczęk, o średnicy bębna 135 mm i czynnej powierzchni okładzin $70 \cdot 10^{-4}$ m^2 (70 cm^2), uruchamianie hamulca przedniego ręczne, tylnego — nożne

N a p ę d s z y b k o ś c i o m i e r z a — w kole przednim, przeniesienie napędu wałkiem giętkim w osłonie

Z b i o r n i k p a l i w a — z laminatu, mocowany do ramy za pośrednictwem tulejek gumowych, kranik paliwa i korek wlewu z seryjnych motocykli WSK

S i o d ł o — jednoosobowe, podstawa z cienkiej blachy stalowej, wnętrze z pianki lateksowej, pokrycie z dermy

B ł o t n i k i — przedni — płytki, wykonany z laminatu, mocowany na wspornikach z rurek stalowych, tylny — wykonany z laminatu z odpowiednio ukształtowanymi bokami do malowania numerów startowych

N u m e r y s t a r t o w e — jeden z przodu na tarczy nad reflektorem, dwa z tyłu malowane na błotniku, tło żółte

P u s z k a n a r z ę d z i o w a i f i l t r u p o w i e t r z a — wykonana z laminatu, umieszczona z lewej strony motocykla, obudowa filtru powietrza z blachy stalowej mieści cały wkład filtru

P r z e n i e s i e n i e n a p ę d u z e s k r z y n i b i e g ó w n a t y l n e k o ł o — łańcuchem rolkowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)$ o 132 ogniwach

P r z e ł o ż e n i e m i ę d z y s k r z y n i ą b i e g ó w a t y l n y m k o ł e m — 59 : 15 = 3,93

Przełożenie to można zmieniać stosując zębatki o innej liczbie zębów, przewidziane w wyposażeniu dodatkowym

I n s t a l a c j a e l e k t r y c z n a — 6 V, bezakumulatorowa, zapłon iskrownikowy, przewody w osłonie igelitowej

L a m p a p r z e d n i a — płytka, w korpusie lampy umieszczone są dwa przełączniki włączenia świateł głównych i pozycyjnych oraz oświetlenie szybkościomierza

Ż a r ó w k a ś w i a t e ł g ł ó w n y c h — 12 V, 35/35 W. Światło mijania spełnia rolę światła pozycyjnego

Ż a r ó w k a o ś w i e t l e n i a s z y b k o ś c i o m i e r z a — 12 V, 2 W

L a m p a t y l n a — z seryjnych motocykli WSK, zawiera żarówkę światła pozycyjnego 12 V, 3 W i żarówkę światła STOP 12 V, 5 W

S y g n a ł d ź w i ę k o w y — od motoroweru «Komar», zasilany prądem zmiennym

Ł ą c z n i k m e c h a n i c z n y S T O P — umieszczony w piaście koła tylnego

M a l o w a n i e m o t o c y k l a — wg zestawu kolorów podanego w poniższej tablicy

Zestaw kolorów motocykli WSK-MR16BP model 72

Wersja	I		II	III	IV	V
Nazwa	Kolor i numer lakieru					
Rama, tłumik wydechu, uchwyt silnika, wspornik tłumika, wahacz, podpórka boczna, uchwyt amortyzatora	czarny 08					
Błotnik przedni — góra	czerwony	20	srebrny 10			
— boki	biały	EP140				
— pasy dzielące	czarny	08				
Wspornik błotnika przedniego	czarny	08				
Błotnik tylny — góra	czerwony	20				
— boki	biały	EP140				
— numer startowy	żółty	40	żółty 40			
— pasy dzielące	czarny	08				
Zbiornik paliwa — góra	czerwony	20	błękitny EP 140	jasnoczerwony EP 140	seledynowy EP 140	jasnożółty EP 140
— podkolanniki	czerwony	20				
— boki	biały	EP140				
Puszka filtru, puszka narzędziowa z pokrywą	czerwony	20				
Zbiornik — pasy dzielące	czarny	08	biały EP 140			czarny EP 140
Siodło, derma	czarny, wycisk dermy Y					
Osłona łańcucha	srebrny 10					
Numer startowy	żółty 40					
Korpus lampy przedniej	czarny 08		błękitny EP 140	jasnoczerwony EP 140	seledynowy EP 140	jasnożółty EP 140
Wspornik lampy prawy i lewy			żółty, kadm pasywowany			
Rura wydechowa	chrom					

DANE TECHNICZNE

Masa pojazdu w stanie suchym	102 kg
Dopuszczalne obciążenie użyteczne	100 kG
Ilość miejsc	1
Prędkość maksymalna	28 m/s (100 km/h)
Eksploatacyjne zużycie paliwa przy jeździe w terenie	$0{,}18 \cdot 10^{-5}$ m³/s (6,3 l/h)
Długość pojazdu	2055 mm
Szerokość	865 mm
Wysokość	1130 mm
Rozstaw osi kół	1325 mm

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Motocykl spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej WSK 5617--71 „Motocykle rajdowe. Wymagania i badania" — opracowanej przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — oraz wymagania norm i przepisów związanych, podanych w powyższej normie.

WYPOSAŻENIE NORMALNE

W skład wyposażenia normalnego wchodzą następujące elementy:
Pokrowiec na narzędzia
Trzpień do kluczy
Klucz oczkowo-pazurkowy
Śrubokręt wymiar 3
Wkrętak montażowy wymiar 9
Klucz nasadowy sześciokątny 10
Klucz nasadowy sześciokątny 14/17
Klucz nasadowy sześciokątny 19/21
Klucz 21
Klucz dwustronny maszynowy 8/9
Klucz dwustronny maszynowy 10/12
Klucz dwustronny maszynowy 14/17
Klucz dwustronny maszynowy 19/22
Klucz do stacyjki
Łyżki do opon (2 szt.)
Flanela 250 mm×300 mm
Pompka

DYSTRYBUTOR

Motocykle WSK-MR16BP model 72 są wykonywane tylko na zamówienie Polskiego Związku Motorowego, Warszawa, ul. Nowy Świat 35, który rozprowadza je wśród klubów motorowych.

CZĘŚCI ZAMIENNE

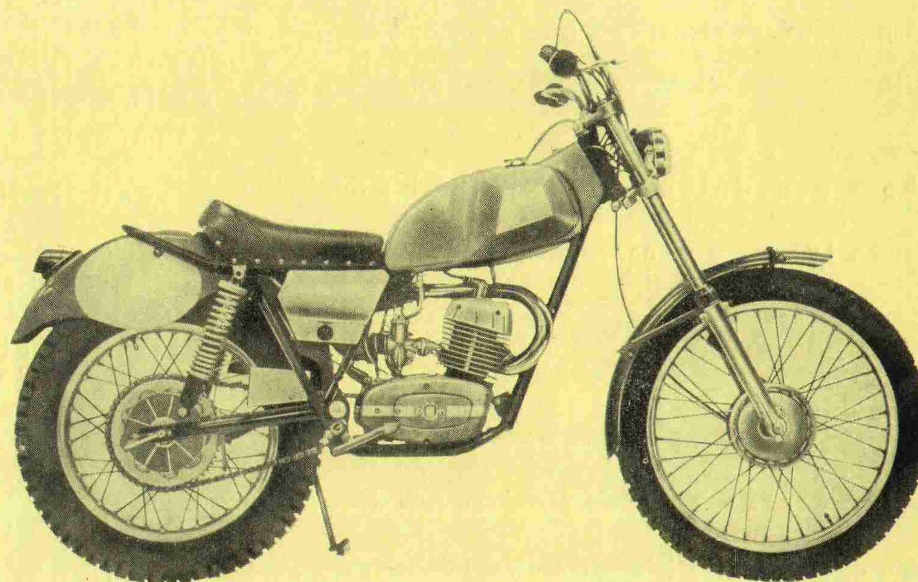
Sposób zaopatrywania użytkowników w części zamienne ustalany jest poprzez porozumienie między zamawiającym a producentem motocykli.

Ze względu na specyfikę użytkowania tych motocykli nie udziela się na nie gwarancji.

Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego DELTA-ŚWIDNIK
Świdnik k. Lublina

MOTOCYKL WSK-MR16T



ZASTOSOWANIE

Motocykl WSK-MR16T jest jedynym produkowanym obecnie w kraju motocyklem wyczynowym klasy $250 \cdot 10^{-6}$ m³ (250 cm³) przewidzianym do startu w rajdach obserwowanych.

BUDOWA

R a m a — zamknięta, rurowa, elementy nośne od strony główki ramy pojedyncze przechodzą w podwójne w okolicy silnika, kąt pochylenia główki ramy 0,48 rad (27°30′)

K o ł o p r z e d n i e — szprychowe, pełnopiastowe, piasta odlewana ze stopu aluminium, oś przetykowa, obręcz ze stopu aluminium z kołkami przytrzymującymi oponę, ogumienie terenowe lub „Trial" o wymiarach 69,8—533,4 mm (2,75—21″) lub 76,2—533,4 mm (3,00—21″)

K o ł o t y l n e — szprychowe, pełnopiastowe, piasta odlewana z elektronu, oś przetykowa, obręcz stalowa, chromowana, z zamontowanymi trzymakami opony, ogumienie terenowe lub „Trial" o wymiarach 101,6—457,2 mm (4,00—18″)

K i e r o w n i c a — wykonana z rury ze stali stopowej

Z a w i e s z e n i e k o ł a p r z e d n i e g o — na teleskopach z tłumieniem olejowym o skoku maks. 165 mm, półki kute ze stopu aluminium

Z a w i e s z e n i e k o ł a t y l n e g o — na wahaczu wleczonym i amortyzatorach typu Armstrong obustronnego działania, z tłumieniem olejowym i o skoku maks. 90 mm

W a h a c z — wykonany z rur stalowych, mocowany w ramie za pośrednictwem łożysk sferycznych dwoma krótkimi śrubami stanowiącymi oś

H a m u l c e — szczękowe, o średnicy bębna 150 mm i czynnej powierzchni okładzin $84 \cdot 10^{-4}$ m² (84 cm²), uruchamianie hamulca przedniego ręczne, tylnego — nożne

N a p ę d s z y b k o ś c i o m i e r z a — w kole przednim, przeniesienie napędu wałkiem giętkim

Z b i o r n i k p a l i w a — z laminatu, z tyłu — mocowany do ramy specjalną kształtką zakładaną za uchwyt, z przodu — dociśnięty do ramy jedną śrubą, z boku — ustalany elastycznymi pierścieniami gumowymi, korek wlewu od motoroweru „Komar", kranik paliwa «Jikov» Jawa

S i o d ł o — jednoosobowe, podstawa z blachy stalowej, wnętrze z pianki lateksowej, pokrowiec z dermy

B ł o t n i k i — przedni — płytki, wykonany z laminatu, mocowany na wspornikach z rurek stalowych, tylny — wykonany z laminatu z odpowiednio ukształtowanymi bokami do malowania numerów startowych

N u m e r y s t a r t o w e — jeden z przodu na tarczy nad reflektorem, dwa z tyłu malowane na błotniku, tło żółte

P u s z k a n a r z ę d z i o w a i f i l t r u p o w i e t r z a — wykonana z laminatu, umieszczona pod siodłem

P o d n ó ż k i k i e r o w c y — składane, mocowane do ramy w pobliżu osi wahacza

P o d p ó r k a b o c z n a — z rury stalowej, mocowana do wahacza

O s ł o n a ł a ń c u c h a — otwarta, wykonana z blachy aluminiowej

S i l n i k — typu W-3T o pojemności skokowej $24 \cdot 10^{-7}$ m³ (240 cm³), jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym, przekładnia 4-biegowa

Z a s i l a n i e p a l i w e m — opadowe, ze zbiornika o pojemności $7{,}2 \cdot 10^{-3}$ m³ (7,2 l)

F i l t r p a l i w a — w kraniku paliwa, siatkowy

F i l t r p o w i e t r z a — suchy, z papierowym wkładem filtrującym wykonanym z rozciętego na połowę wkładu samochodu «Trabant»

G a ź n i k t y p u GM26U3 — poziomy o średnicy gardzieli ⌀26 mm

P a l i w o — mieszanka etyliny L078 z olejem Mixol S w stosunku 30 : 1

T ł u m i k w y d e c h u — skrzynkowy, z blach stalowych, mocowany do ramy

P r z e n i e s i e n i e n a p ę d u z e s k r z y n i b i e g ó w n a t y l n e k o ł o — łańcuchem rolkowym 15,9 mm $\left(\frac{5''}{8}\right)$ o 96 ogniwach

P r z e ł o ż e n i e m i ę d z y s k r z y n i ą b i e g ó w a t y l n y m k o ł e m — 47 : 12 = 3,92

I n s t a l a c j a e l e k t r y c z n a — 6 V, bezakumulatorowa, zasilana całkowicie z iskrownika typu „Stefa"

L a m p a p r z e d n i a — element optyczny z motoroweru „Komar" o średnicy 100 mm, żarówka świateł głównych 6 V, 15/15 W

L a m p a t y l n a — z seryjnych motocykli WSK ma:
— żarówkę światła pozycyjnego 6 V, 3 W i żarówkę światła STOP 6 V, 5 W

S y g n a ł d ź w i ę k o w y — od motoroweru „Komar", zasilany prądem zmiennym

Ł ą c z n i k m e c h a n i c z n y STOP — w piaście koła tylnego

M a l o w a n i e m o t o c y k l a — w zestawie kolorystycznym ustalanym przez producenta, określonym poniżej:
Błotnik przedni i tylny, puszka filtru, korpus lampy przedniej — kolor czerwony
Rama, wahacz, blokatory, siodło — kolor czarny

Zbiornik paliwa — kolor czerwony z czarną obwódką na części środkowej

Nogi ruchome teleskopów przednich — kolor srebrny

DANE TECHNICZNE

Masa pojazdu w stanie suchym	90 kg
Dopuszczalne obciążenie użyteczne	100 kG
Liczba miejsc	1
Prędkość maksymalna	25 m/s (90 km/h)
Eksploatacyjne zużycie paliwa przy jeździe w terenie	$0{,}2 \cdot 10^{-5}$ m^3/s (7,2 l/h)
Długość pojazdu	2050 mm
Szerokość	870 mm
Wysokość	1050 mm
Rozstaw osi kół	1305 mm

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Motocykl spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej WSK 5617-71 „Motocykle rajdowe. Wymagania i badania" — opracowanej przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — oraz wymagania norm i przepisów związanych — podanych w powyższej normie.

WYPOSAŻENIE NORMALNE

W skład wyposażenia wchodzą następujące elementy:
Pokrowiec na narzędzia
Trzpień do kluczy
Klucz oczkowo-pazurkowy
Śrubokręt wymiar 3
Klucz nastawny rozsuwalny, główkowy
Wkrętak samochodowy
Łyżki do opon (2 szt.)
Klucz nasadowy dwustronny 10/11
Klucz nasadowy dwustronny 19/21
Pompka

DYSTRYBUTOR

Motocykle WSK-MR16T są wykonywane w niewielkich ilościach na zamówienie Polskiego Związku Motorowego, Warszawa, ul. Nowy Świat 35, który rozprowadza je wśród klubów motorowych.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Sposób zaopatrywania użytkowników w części zamienne ustalany jest poprzez porozumienie między zamawiającym a producentem motocykli.

Ze względu na specyfikę użytkowania tych motocykli nie udziela się na nie gwarancji.

Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego DELTA-ŚWIDNIK
Świdnik k. Lublina

SILNIKI MOTOCYKLOWE

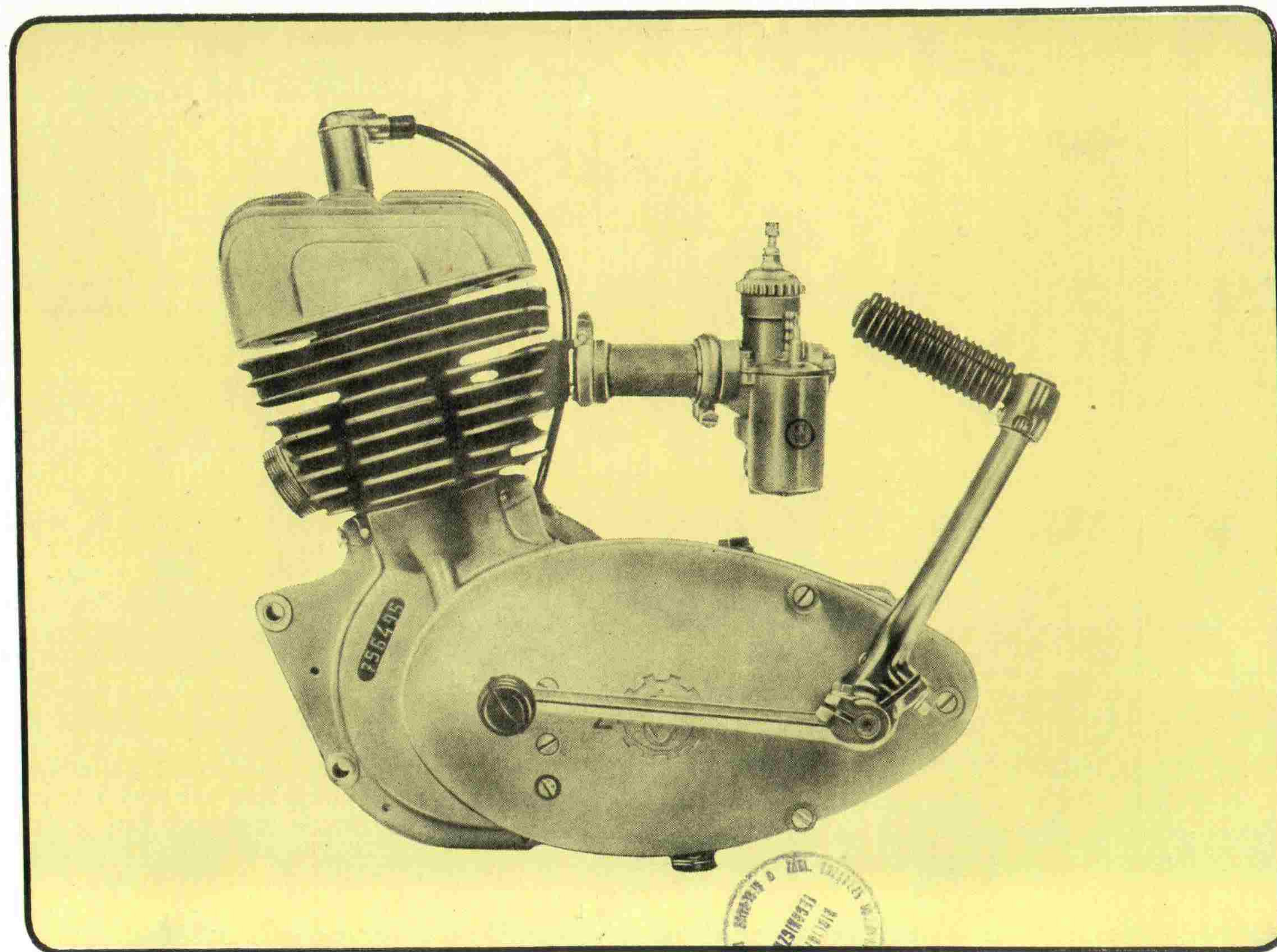


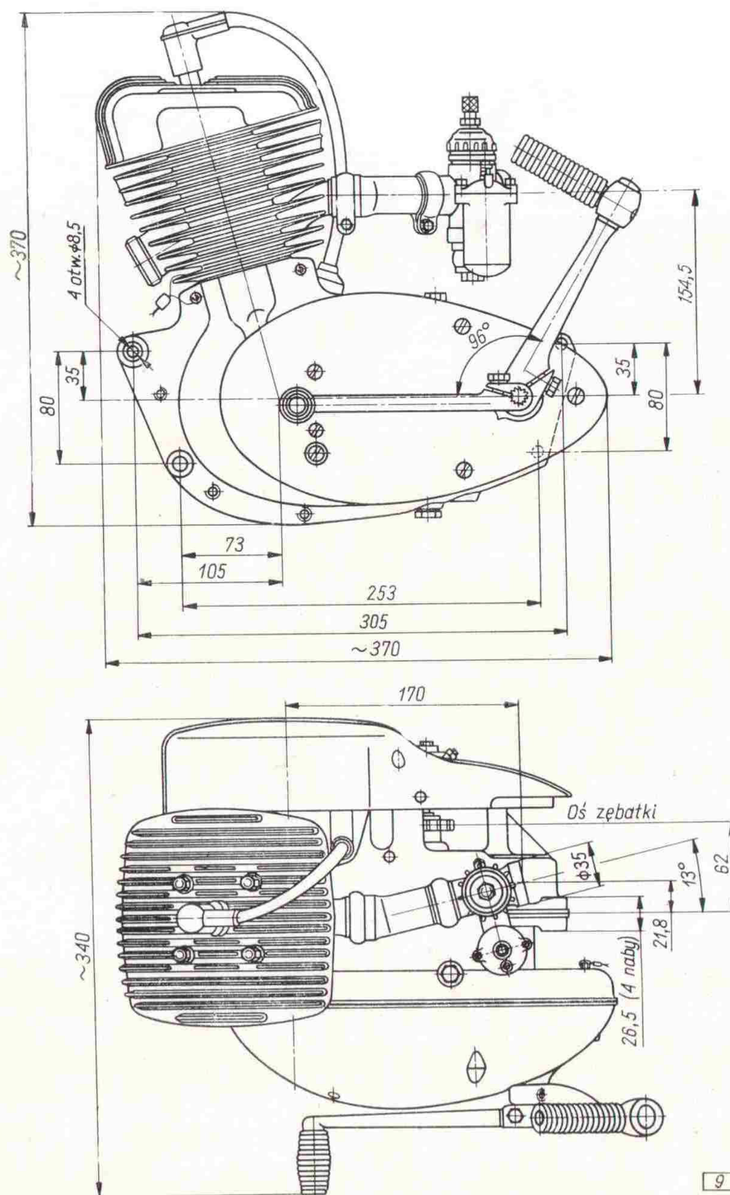
SWW 0715-22

SWW 0715-22

Nr karty 1-73/3

SILNIK MOTOCYKLOWY S01-Z3ALux





ZASTOSOWANIE

Silnik S01-Z3ALux jako wykonanie podstawowe na rynek krajowy używany jest do napędu motocykli turystycznych WSK-M06B3.

BUDOWA

K a d ł u b   s i l n i k a — dzielony, ze stopu aluminium, skrzynia korbowa zblokowana z obudową skrzyni biegów, uszczelniona na czopach wału korbowego za pomocą pierścieni gumowych typu Simmera

C y l i n d e r — z żeliwa specjalnego

G ł o w i c a   c y l i n d r a — odejmowana, ze stopu aluminium

T ł o k — o wypukłym denku, ze stopu aluminium, z dwoma pierścieniami uszczelniającymi

K o r b o w ó d — kuty ze stali stopowej

W a ł   k o r b o w y — składany, przeciwciężary ze stali węglowej, czopy ze stali stopowej

Ł o ż y s k a   g ł ó w n e — kulkowe (4 szt.)

Ł o ż y s k o   k o r b o w o d u — rolkowe, 3-rzędowe, bez koszyczka

S m a r o w a n i e   s i l n i k a — mieszankowe (olej z benzyną w stosunku 1 : 30)

C h ł o d z e n i e — powietrzem

G a ź n i k — typu G20M o średnicy gardzieli ⌀20 mm

P a l i w o — mieszanka etyliny L078 z olejem Lux 10 lub Mixol S w stosunku objętościowym 30 : 1

I n s t a l a c j a   e l e k t r y c z n a — iskrownik — prądnica prądu zmiennego 6 V, 28 W

Ś w i e c a   z a p ł o n o w a — z gwintem M14×1,25 o wartości cieplnej 225 wg skali Boscha (F80 «Iskra»)

O d l e g ł o ś ć   e l e k t r o d   ś w i e c y — 0,4÷0,6 mm

R o z r u c h — mechaniczny, nożny

S p r z ę g ł o — cierne, 3-tarczowe, korkowe, pracujące w oleju, umieszczone na wale głównym skrzyni biegów

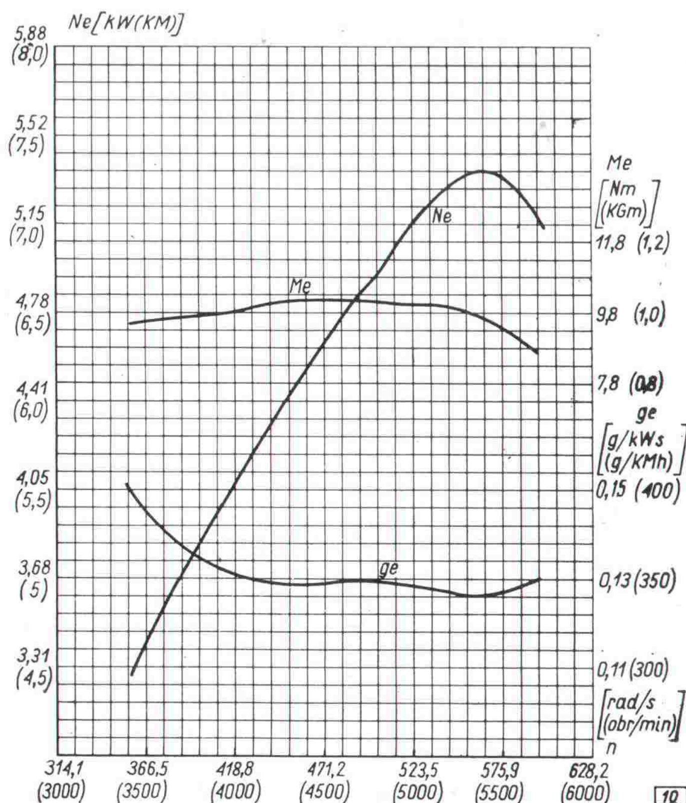
P r z e n i e s i e n i e   n a p ę d u — z wału korbowego na koło zębate sprzęgła, łańcuchem tulejkowym 1-rzędowym 9,525 mm $\left(\frac{3''}{8}\right)$ × 7,5 mm o 44 ogniwach. Wielkość przełożenia 30 : 13 = 2,31

S k r z y n i a   b i e g ó w — z kołami zębatymi stale zazębionymi, uszczelniona od strony odbioru napędu pierścieniem typu Simmera

L i c z b a   b i e g ó w — 3

W i e l k o ś ć   p r z e ł o ż e ń

na I biegu 2,93
na II biegu 1,49
na III biegu 1,00



Zmiana biegów — dźwignią nożną, za pośrednictwem mechanizmu zezwalającego na włączenie tylko jednego biegu za jednym naciśnięciem dźwigni do oporu. Po włączeniu biegu dźwignia powraca do tej samej pozycji

Odbiór napędu — łańcuchem rolkowym 1-rzędowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)\times$ $\times$7,75 z kółka zdawczego o liczbie zębów z = 13

Mocowanie silnika w ramie — 4-punktowe

DANE TECHNICZNE

Typ	S01-Z3ALux
Rodzaj	jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym
Średnica cylindra	52 mm
Skok tłoka	58 mm
Pojemność skokowa	$123 \cdot 10^{-6}$ m³ (123 cm³)
Stopień sprężania	7,8 : 1
Moc znamionowa	5,37 kW (7,3 KM)
Liczba obrotów mocy znamionowej	523—565 rad/s (5000—5400 obr/min)
Maksymalny moment obrotowy	9,81 Nm przy 439,6 rad/s (1,0 kGm przy 4200 obr/min)
Minimalne jednostkowe zużycie paliwa przy maks. mocy silnika	0,13 g/kWs (340 g/KMh)
Masa silnika w stanie suchym	około 21,5 kg
Zapłon	iskrownikowy
Wyprzedzenie zapłonu	około 3 mm przed ZZP
Trwałość silnika do naprawy głównej	25 000 km

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Silnik spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej ZN-71/MPM--15-501-01 „Silnik motocyklowy o pojemności skokowej 125 cm³ typu S01-Z3ALux oraz jego wykonania pochodne. Wymagania i badania" i załącznikach do niej, oraz norm, warunków technicznych i innych dokumentów związanych — określonych w powyższej normie.

DYSTRYBUTOR

Sprzedażą silników S01-Z3ALux zajmują się placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt». CTH «Motozbyt» dokonuje zamówień u producenta oraz rozdziela silniki między poszczególne placówki handlowe.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Sprzedażą części zamiennych do silników zajmują się placówki handlowe CTH «Motozbyt» — prowadzące również sprzedaż wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy znajdują się na końcu katalogu części zamiennych motocykla WSK-M06B3. W katalogu tym użytkownik znajdzie numery katalogowe części oraz informacje na temat liczby sztuk w zespole i o sposobie nabywania tych części.

Sposób zaopatrywania w części zamienne do silników S01-Z3ALux zamawiający uzgadnia z producentem.

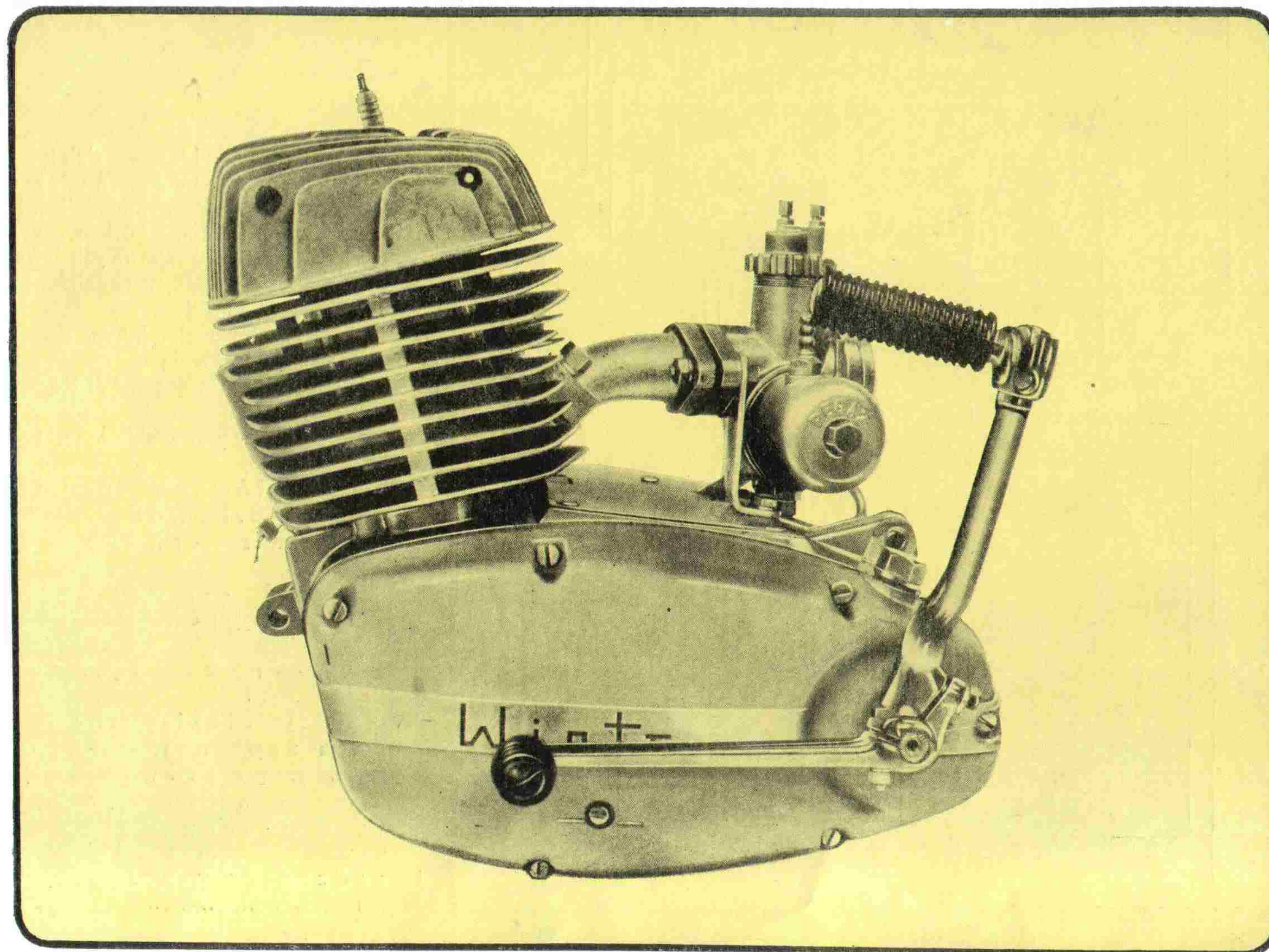
Zjednoczenie Przemysłu
Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

PREDOM-DEZAMET
Zakłady Metalowe im. T. Dąbala
Nowa Dęba k. Tarnobrzega

SWW 0715-22

Nr karty 2-73/3

SILNIK MOTOCYKLOWY W-2B I POCHODNE



ZASTOSOWANIE

Silnik W-2B jest używany do napędu motocykli WSK-M21W2, produkowanych w WSK Świdnik.

Odmianą pochodną silnika W-2B jest eksportowe wykonanie W-2BEx stosowane w kraju do motocykli WSK-M21W2Sport, a przewidziane również dla motocykli WSK o pojemności silnika $175 \cdot 10^{-6}$ m^3 (175 cm^3) z przeznaczeniem na eksport.

Odmianą niewiele różniącą się pod względem konstrukcji od silnika W-2B jest silnik W-2R używany jako napęd motocykli popularno-rajdowych WSK-MR16BP, z możliwością przystosowania do rajdów szybkich lub obserwowanych.

BUDOWA

Kadłub silnika — dzielony, skrzynia korbowa i obudowa skrzyni biegów ze stopu aluminium, z wtopkami stalowymi pod gniazda łożysk wału korbowego, oraz żeliwnymi tulejkami pod wałek rozrusznika w lewej obudowie i pokrywie. Skrzynia korbowa uszczelniona na czopach wału korbowego za pomocą pierścieni gumowych typu Simmera

Cylinder — ze stopu aluminium, z zalewaną tuleją z żeliwa specjalnego

Głowica cylindra — odejmowana, ze stopu aluminium

Tłok — ze stopu aluminium, dwa pierścienie uszczelniające, sworzeń tłokowy osadzony pływająco

Korbowód — kuty ze stali stopowej, z brązową tuleją ślizgową w główce

Wał korbowy — składany, przeciwciężary ze stali węglowej, czopy ze stali stopowej

Łożyska główne — kulkowe (2 szt.)

Łożysko korbowodu — rolkowe, 3-rzędowe, z przekładkami

Smarowanie — mieszankowe (olej z benzyną w stosunku objętościowym 1 : 30)

Chłodzenie — powietrzem

Gaźnik — typu GM26U3 z lewostronną komorą pływakową, zamykaną zaworem Webara, o średnicy gardzieli ⌀26 mm

Paliwo — mieszanka etyliny L094 z olejem Mixol S w stosunku objętościowym 30 : 1

Instalacja elektryczna — prądnica prądu zmiennego 12 V, 50 W

Świeca zapłonowa — F100 «Iskra» z gwintem M14·1,25 lub inna o tym samym gwincie i wartości cieplnej 240÷260 wg skali Boscha

Rozruch — mechaniczny, nożny

Sprzęgło — cierne, 4-tarczowe, korkowe, pracujące w oleju, umieszczone na wale głównym skrzyni biegów z centralną sprężyną śrubową

Urządzenia wysprzęglające — dźwigniowe z możliwością regulacji, umieszczone w komorze izolowanej od przestrzeni roboczej łańcucha napędowego

Przenoszenie napędu — z wału korbowego na koło zębate sprzęgła, łańcuchem tulejkowym 1-rzędowym 9,525 mm $\left(\frac{3''}{8}\right)\times$9,525 mm o 48 ogniwach. Wielkość przełożenia 35 : 15 = 2,33

Skrzynia biegów — 2-wałkowa, ze stałym zazębieniem kół zębatych. Wałek główny łożyskowany od strony sprzęgła w łożysku kulkowym, a od strony koła zdawczego w łożysku ślizgowym, wałek pośredniczący łożyskowany w łożyskach ślizgowych. Koło zdawcze na łożysku rolkowym 2-rzędowym. Skrzynia biegów uszczelniona od strony koła zdawczego pierścieniem typu Simmera

Liczba biegów — 4

Wielkość przełożeń

na I biegu — 2,93	na III biegu — 1,35
na II biegu — 1,79	na IV biegu — 1,00

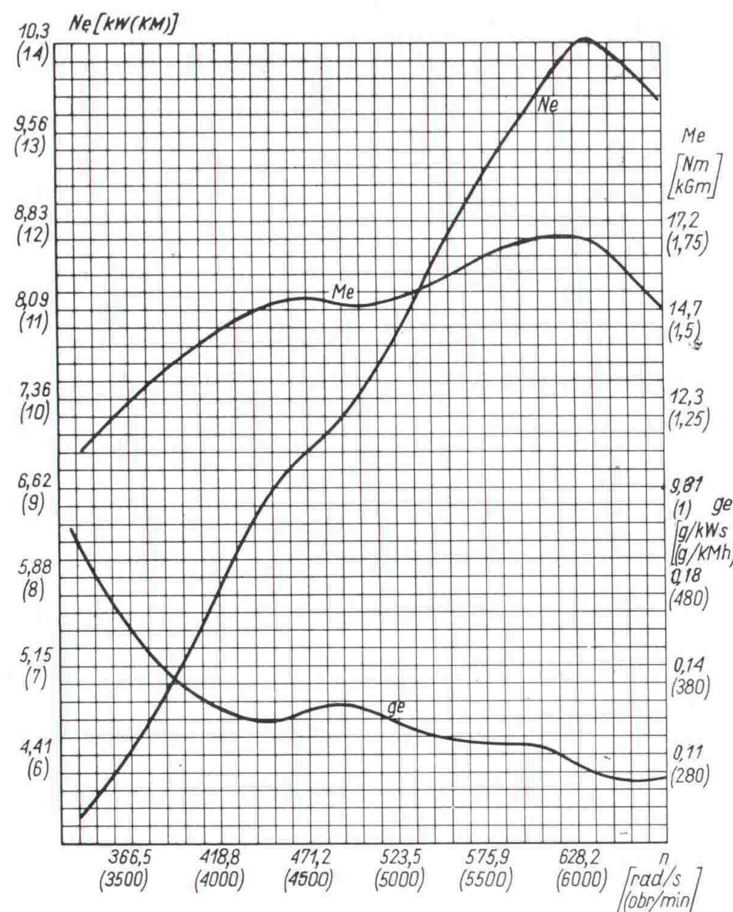
Zmiana biegów — dźwignią nożną, za pośrednictwem płaskiej krzywki obrotowej, wodzików i zabierakowego mechanizmu zezwalającego na włączenie tylko jednego biegu za jednym naciśnięciem dźwigni do oporu. Po włączeniu biegu dźwignia powraca do pozycji wyjściowej

Odbiór napędu — łańcuchem rolkowym, 1-rzędowym 12,7 mm $\left(\frac{1''}{2}\right)\times$ $\times$7,75 mm z kółka łańcuchowego o liczbie zębów z = 15

Mocowanie silnika w ramie — 3-punktowe

DANE TECHNICZNE

Typ	W-2B
Rodzaj	jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym
Średnica cylindra	61 mm
Skok tłoka	59,5 mm
Pojemność skokowa	$174\cdot10^{-6}$ m³ (174 cm³)
Stopień sprężania	9 : 1
Moc znamionowa	10,3 kW (14,0 KM)
Liczba obrotów mocy znamionowej	607—649 rad/s (5800—6200 obr/min)
Maksymalny moment obrotowy	16,68 Nm (1,7 kGm) przy 607 rad/s (5800 obr/min)
Minimalne jednostkowe zużycie paliwa przy maks. mocy silnika	0,12 g/kWs (320 g/KMh)
Masa silnika w stanie suchym	25,5 kg
Zapłon	bateryjny
Wyprzedzenie zapłonu	3,9—4,1 mm przed ZZP
Maksymalna wielkość przerw na przerywaczu	0,2—0,3 mm
Trwałość silnika do naprawy głównej	30 000 km



Podstawowym typem silnika, od którego są wykonywane odmiany pochodne, jest silnik W-2B. Odmianą pochodną jest silnik W-2BEx w wykonaniu eksportowym dla klimatu umiarkowanego, stosowany również do motocykli krajowych WSK-M21W2Sport, oraz silnik W-2R przeznaczony do motocykli rajdowych WSK-MR16BP. Silnik eksportowy W-2BEx różni się od podstawowego przede wszystkim pokryciem dekoracyjnym części oraz sposobem zabezpieczenia antykorozyjnego.

Silnik W-2R stosowany do motocykli rajdowych WSK-MR16BP jest przewidziany do przystosowania przez zawodników do rajdów szybkich lub obserwowanych. Silnik ten jest oferowany przez producenta w wykonaniu standardowym. Ma on zmieniony układ połączeń cewek w prądnicy, koło zamachowe na lewym czopie wału korbowego oraz zmieniony kształt króćca ssącego.

Użytkownik może sam dokonać jego adaptacji do rajdów szybkich lub obserwowanych według wskazówek podanych w instrukcji obsługi motocykla rajdowego WSK-MR16BP, otrzymywanej przy zakupie motocykla. Silnik, który zostanie dostosowany do rajdów szybkich nie może już być dostosowany do rajdów obserwowanych i odwrotnie.

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Silnik spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej ZN-71/MPM-15//502-02 „Silniki motocyklowe o pojemności 175 cm^3. Wymagania i badania" i jej załącznikach oraz norm, warunków technicznych i innych dokumentów związanych — określonych w powyższej normie.

DYSTRYBUTOR

Sprzedażą silnika W-2B zajmują się placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt», która dokonuje również zamówień u producenta.

Silniki W-2R są wykonywane tylko dla motocykli WSK-MR16BP na zamówienie Polskiego Związku Motorowego, Warszawa, ul. Nowy Świat 35.

CZĘŚCI ZAMIENNE

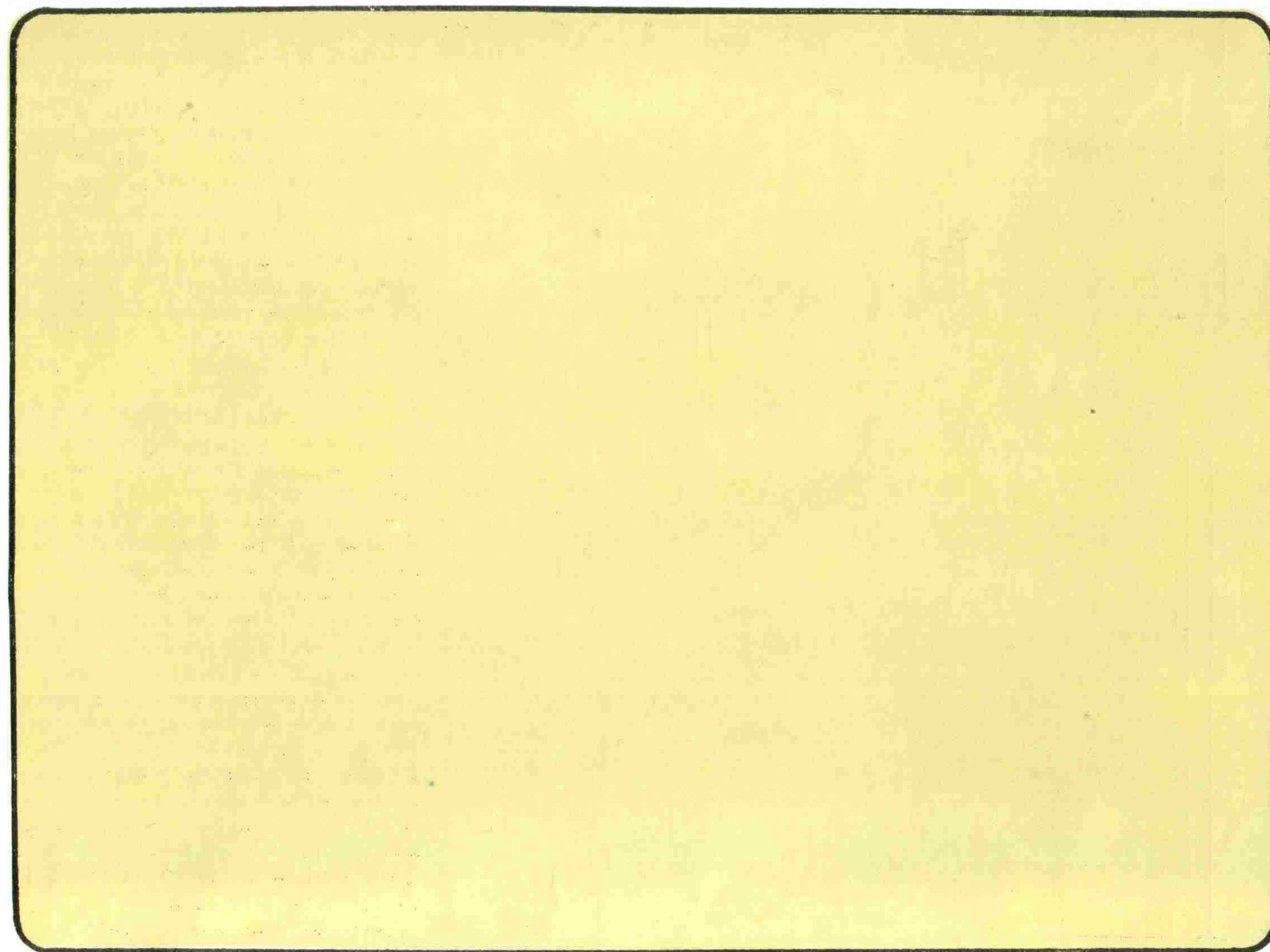
Sprzedażą części zamiennych do silników W-2B i W-2BEx zajmują się placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt» — prowadzące również sprzedaż wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy znajdują się na końcu katalogu części zamiennych motocykla WSK-M21W2Sport. W katalogu tym użytkownik znajdzie numery katalogowe części, informacje na temat liczby sztuk w zespole oraz sposób nabywania tych części.

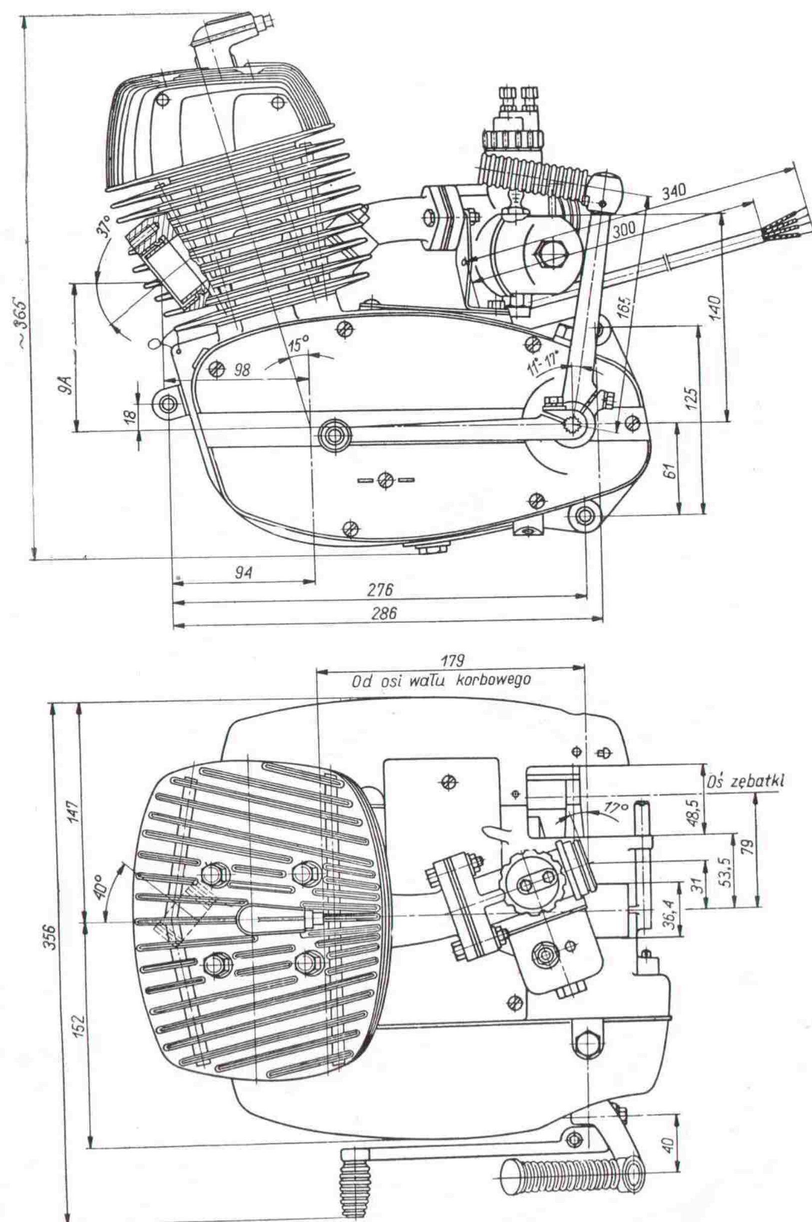
Sposób zaopatrywania w części zamienne do silników W2R zamawiający uzgadnia z producentem.

Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

PREDOM-DEZAMET
Zakłady Metalowe im. T. Dąbala
Nowa Dęba k. Tarnobrzega

SILNIK MOTOCYKLOWY W-1





ŻASTOSOWANIE

Silnik W-1A jest stosowany do napędu motocykli turystycznych WSK-M21W1.

BUDOWA

W porównaniu z poprzednio omówionym silnikiem S01-Z3ALux również o pojemności $125 \cdot 10^{-6}$ m^3 (125 cm^3), silnik W-1A jest konstrukcją bardziej nowoczesną, o lepszych parametrach technicznych i eksploatacyjnych, umożliwiających między innymi osiąganie większej szybkości napędzanym motocyklom. Wymiarami gabarytowymi silnik W-1A niewiele różni się od silnika W-2B. Podstawowe wymiary gabarytowe tego silnika są określone na poniższym rysunku. Pod względem konstrukcyjnym jest on również w znacznym stopniu zunifikowany z silnikiem W-2B.

Silnik W-1A stanowi wersję odprężoną, o stopniu sprężania 7,8, umożliwiając tym samym stosowanie jako paliwa mieszanki etyliny L078 z olejem Mixol S lub Lux 10. Wprowadzone zmiany konstrukcyjne w porównaniu do silnika W-2B, wynikają przede wszystkim z potrzeby dostosowania niektórych elementów do pojemności skokowej $125 \cdot 10^{-6}$ m^3 (125 cm^3).

Zasadnicze różnice konstrukcyjne silnika w odniesieniu do silnika W-2B:

K a d ł u b s i l n i k a — ma krótsze i o węższym rozstawie śruby dwustronne mocujące cylinder i głowicę, zmieniony kształt i wymiary otworu w podstawie pod tuleją cylindra i — wynikły ze zmian w kadłubie — zmieniony kształt uszczelki gambitowej

C y l i n d e r — wykonany na bazie oryginalnego odlewu z żeliwną tuleją o zmniejszonej średnicy wewnętrznej gładzi do ⌀54 mm, ma skorygowane kształty i rozmieszczenie kanałów przelotowych oraz zmienione wymiary tulejek w miejscu połączenia z rurą wydechową. Ponadto zmniejszony jest rozstaw śrub dwustronnych mocujących cylinder z kadłubem. Króciec ssący ze specjalnie wykonanego odlewu, o zmienionych wymiarach i kształcie, przede wszystkim w miejscu mocowania z cylindrem, zmieniony został także kształt podkładek uszczelniających płaszczyzny zamocowania króćca ssącego z cylindrem i gaźnikiem

G ł o w i c a c y l i n d r a — wykonana z oryginalnego odlewu, ze zmienionymi — w związku ze zmianą pojemności skokowej i zmniejszeniem stopnia sprężania — wymiarami komory sprężania

T ł o k — o zmienionej średnicy do ⌀54 mm i długości całkowitej do 68 mm, a także o zmniejszonych wymiarach sworznia i średnicy pierścieni tłokowych, dostosowanych do nowej średnicy wewnętrznej tulei cylindra

W a ł k o r b o w y — ma w związku ze zmianą skoku tłoka zmniejszoną wielkość mimośrodu do 27 mm, krótszy korbowód, oraz zmniejszoną średnicę tulejki korbowodu z ⌀18 mm na ⌀15 mm

S k r z y n i a b i e g ó w — nie uległa zmianie, zarówno pod względem konstrukcji, jak i wielkości przełożeń na poszczególnych biegach, które są tu identyczne jak w silniku W-2B

Smarowanie silnika — mieszankowe (olej Mixol S lub Lux 10 z etyliną L078 w stosunku objętościowym 30 : 1)
Świeca zapłonowa — F 80 „Iskra" z gwintem M14·1,25 lub inna o tym samym gwincie i wartości cieplnej 240÷260 wg skali Boscha

DANE TECHNICZNE

Typ	W-1
Rodzaj	jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym
Średnica cylindra	54 mm
Skok tłoka	54 mm
Pojemność skokowa	$123{,}4 \cdot 10^{-6}$ m^3 (123,4 cm^3)
Stopień sprężania	7,8 : 1
Moc znamionowa	6,62 kW (9 KM)
Ilość obrotów mocy znamionowej	607 rad/s (5800 obr/min)
Maksymalny moment obrotowy	10,8 Nm (1,1 kGm) przy 586 rad/s (5600 obr/min)
Minimalne jednostkowe zużycie paliwa przy maksymalnej mocy silnika	0,12 g/kWs (360 g/KMh)
Masa silnika w stanie suchym	25 kg
Zapłon	bateryjny
Wyprzedzenie zapłonu	3,3—3,5 mm przed ZZP
Trwałość silnika do naprawy głównej	30 000 km

ZGODNOŚĆ Z NORMAMI

Silnik spełnia wymagania określone w Normie Zakładowej ZN-73/MPM--15/501-02 „Silnik motocyklowy o pojemności skokowej 125 cm^3 typ W-1. Wymagania i badania" i w jej załącznikach oraz norm, warunków technicznych i innych dokumentów związanych określonych w powyższej normie.

DYSTRYBUTOR

Sprzedażą silników W-1 zajmuje się Centrala Techniczno-Handlowa «Motozbyt», która dokonuje zamówień u producenta i rozdziela silniki między poszczególne placówki handlowe.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Sprzedażą części zamiennych do silników W-1 zajmują się placówki handlowe Centrali Techniczno-Handlowej «Motozbyt» — prowadzące również sprzedażą wysyłkową — oraz inne placówki upoważnione, których adresy znajdują się na końcu katalogu części zamiennych motocykla WSK-M21W1. W katalogu tym użytkownik znajdzie numery katalogowe części, informacje na temat liczby sztuk w zespole oraz sposób nabywania tych części.

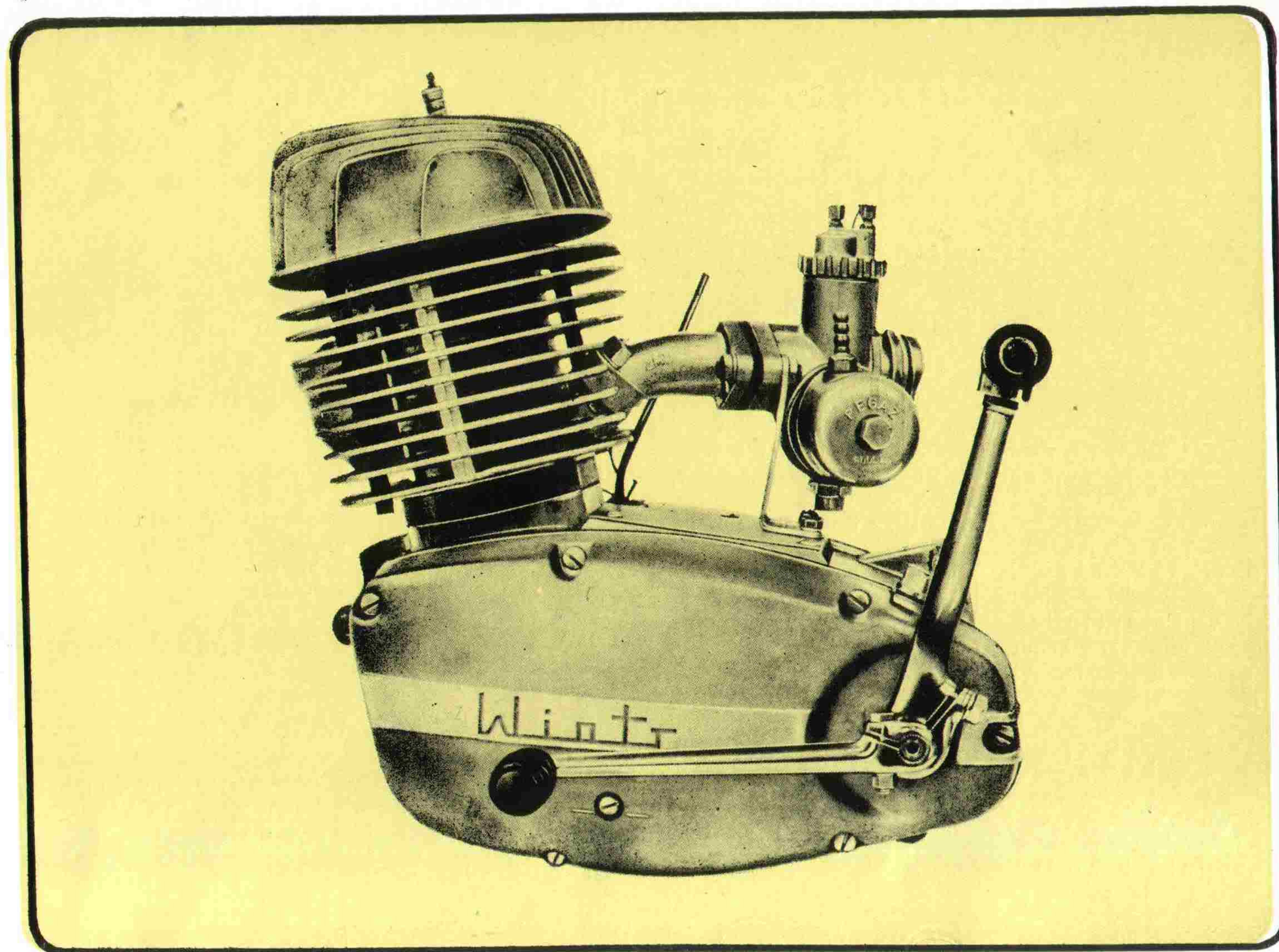
Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

PREDOM-DEZAMET
Zakłady Metalowe im. T. Dąbala
Nowa Dęba k. Tarnobrzega

SWW 0715-22

Nr karty 4-73/4

SILNIK MOTOCYKLOWY W-3T



ZASTOSOWANIE

Silnik W-3T jest stosowany do napędu motocykli wyczynowych WSK-MR16T biorących udział w rajdach obserwowanych.

BUDOWA

Silnik ten powstał w oparciu o podstawowe rozwiązania konstrukcyjne silnika motocyklowego W-2B. Różni się on tylko nieznacznie od silnika W-2B wymiarami gabarytowymi, z których najważniejszą różnicą jest podniesienie cylindra.

Wprowadzone zmiany w konstrukcji dały przede wszystkim możliwość uzyskania — przy zwiększonej pojemności skokowej — większego momentu w zakresie stosunkowo niskich obrotów przy równoczesnej zmianie przełożeń w skrzyni biegów. Podstawowe zmiany konstrukcji elementów silnika w odniesieniu do silnika W-2B są następujące:

K a d ł u b s i l n i k a — ma dłuższe i szerzej rozstawione śruby dwustronne mocujące cylinder, kanały olejowe w przelotówkach oraz zwiększoną średnicę w podstawie pod tuleją cylindra. Prawa obudowa ma w miejscu obsady pierścienia Simmera — uszczelniającego łożyska wału — podstawę statora iskrownika. Rynienka smarowania łańcucha sprzęgła jest obniżona ze względu na zwiększenie gabarytów mas obrotowych wału

C y l i n d e r — podniesiony, z szerszym rozstawem otworów pod śruby dwustronne, ma skorygowane kształty kanałów przelotowych, zmienione położenie krawędzi sterujących wymianą ładunków w cylindrze oraz zmieniony kształt króćca ssącego. Wykonany na bazie odlewu silnika W-2B z wciskaną tuleją żeliwną o średnicy gładzi ⌀68÷69 dla wszystkich wymiarów naprawczych do tłoków silnika «Pannonia P10» oraz podwyższającą podkładkę ze stopu aluminium, dystansującą położenie kanałów sterujących względem tłoka. Po wykorzystaniu cylindra przy tłokach «Pannonia P10» (szlify ⌀68—⌀68,5—⌀69) można rozpocząć eksploatację cylindra przy tłokach silnika motocykla «MZ ES 250/2» (szlify ⌀69—⌀69,75) po uprzedniej zmianie grubości podkładki aluminiowej

G ł o w i c a c y l i n d r a — wykonana na bazie specjalnie wykonanego odlewu, z eliptyczną komorą sprężania i szerzej rozstawionymi otworami pod śruby dwustronne mocujące ją z cylindrem.

T ł o k — w zakresie średnic ⌀68—⌀69 z silnika «Pannonia P10», z obrobioną podstawą, a w zakresie średnic ⌀69—⌀69,75 z silnika motocykla «MZES 250/2» bez przeróbek

W a ł k o r b o w y — ma poszerzone przeciwciężary, dostosowane do długości skoku tłoka, czop prawy umożliwiający montaż koła magnesowego iskrownika «Stefa», czop lewy z dłuższym wielowypustem pod koło łańcuchowe i dodatkową masę obrotową

S k r z y n i a b i e g ó w — ma wałek pośredniczący o zmienionej liczbie zębów z = 16 na z = 15, oraz kółko zdawcze o z = 27 w miejsce z = 26. Koła zębate drugiego biegu z = 20 i z = 22 zastąpione drugim kompletem kół trzeciego biegu odpowiednio z = 19 i z = 23

Z a p ł o n — iskrownikowy, z wydzielonej cewki zapłonowej wbudowanej w stator

P r ą d n i c a — iskrownik «Stefa» o napięciu znamionowym 6 V i mocy 18 W

Ś w i e c a z a p ł o n o w a — F100 «Iskra» o wartości cieplnej 260 wg skali Boscha z gwintem M14 krótkim

P r z e ł o ż e n i e s k r z y n i b i e g ó w

na I biegu — 3,24	na III biegu — 1,49
na II biegu — 2,18	na IV biegu — 1,00

P r z e n o s z e n i e n a p ę d u z e s k r z y n i b i e g ó w n a t y l n e k o ł o — łańcuchem rolkowym 9,525 mm $\left(\frac{5''}{8}\right)$ o 98 ogniwach

P r z e ł o ż e n i e m i ę d z y s k r z y n i ą b i e g ó w a k o ł e m t y l n y m — 47 : 12 = 3,94

DANE TECHNICZNE

Typ	W-3T
Rodzaj	jednocylindrowy, dwusuwowy, gaźnikowy, z przepłukiwaniem zwrotnym
Średnica cylindra	68 mm
Skok tłoka	66 mm
Pojemność skokowa	$24 \cdot 10^{-7}$ m³ (240 cm³)
Stopień sprężania	7 : 1
Moc znamionowa	9,56 kW (13 KM)
Liczba obrotów mocy znamionowej	481 rad/s (4600 obr/min)
Maksymalny moment obrotowy	21,1 Nm (2,15 kGm) przy 367÷439 rad/s (3500÷4200 obr/min)
Masa silnika w stanie suchym	28,5 kg
Wyprzedzenie zapłonu	3÷3,3 mm przed ZZP
Maksymalna wielkość przerwy na przerywaczu	0,3÷0,4 mm

Z uwagi na specyficzne warunki eksploatacji tych silników gwarancji nie udziela się.

DYSTRYBUTOR

Silnik jest wykonywany do motocykli WSK-MR16T na zamówienie Polskiego Związku Motorowego, Warszawa, ul. Nowy Świat 35, spełniającego w tym zakresie rolę dystrybutora.

CZĘŚCI ZAMIENNE

Sposób dostawy części zamiennych zamawiający uzgadnia z producentem.

Zjednoczenie Przemysłu
Lotniczego i Silnikowego «DELTA»
Warszawa, ul. Miodowa 5

PREDOM-DEZAMET
Zakłady Metalowe im. T. Dąbala
Nowa Dęba k. Tarnobrzega